













[illegible]











# AS ATIVIDADES DA INTERVENTORIA PAULISTA

## A fiscalização de generos alimentícios - Serviços de transportes coletivos - O caso da Telefônica - O uso do gazogenio - Presidio para mulheres - Amparo á pequena propriedade

Acompanhando-se a já longa atividade pública do Sr. Dr. Fernando Costa verificar-se a que sua preocupação constante foi a solução prática dos problemas que mais diretamente interessam o desenvolvimento do Brasil. Administrador municipal, era para a terra que se voltavam as suas atenções, de vez que do solo dela é que haviam de brotar os frutos proporcionadores da grandeza e da prosperidade do município; deputado estadual, jamais fez ilusão. Seu verbo foi ouvido sempre para a sustentação de projetos pertinentes ao incremento da produção. Ora, era o combate à fome devastadora, ora era o reflorescimento, ora era o revigotamento das terras denunciadoras da ausência de cal. Sua palavra,

conhecida por um temperamento e um caráter. Nada, pois, poderia a intrigar, a perturbar ou o desorientar. Contra o boato, e o dispendio está, a defender a pessoa do atual interventor paulista — além dos próprios méritos pessoais — o juízo pessoal de quem o conduziu a tão alta e merecida investidura.

Por outro lado, conhecendo o pensamento do chefe da Nação, familiarizado com o plano político-administrativo nacional com o qual está identificado, o Sr. Dr. Fernando Costa achava em condições de dirigir São Paulo sem receio de qualquer divergência com o poder central. Por tudo isso é que São Paulo o recebeu de braços abertos, voltando a respirar livremente e a trabalhar

calização dos preços de generos alimentícios, cuja alta estava a provocar os reclamos da população paulista, notadamente a parte menos favorecida pela fortuna. Deu-se exame resultou o tabelamento dos artigos de primeira necessidade. Os trabalhos da comissão proseguem, sendo, entretanto, reconduzido ao justo e razoável o custo de alguns generos, pelos quais a população paulista pedira preços exorbitantes. Essa providência provocou a simpatia geral do povo paulista, que se não cansa de louvar o acerto da medida posta em prática.

Ao mesmo tempo o que se cogitava da população, cuidava-se das finanças do Estado, sustentando-se a execução de decretos e contratos que muito iriam onerar, presa exploradora do serviço, isso, felizmente, foi realizado, graças à maneira inteligente como o governo Fernando Costa soube conduzir os entendimentos.

Como se disse, porém, as atenções do interventor paulista sempre estiveram voltadas para a terra, que é, inequivocamente, a grande proporcionadora da riqueza. Um administrador não pode nunca solucionar problemas sem os conhecer e sem ouvir os maiores interessados na sua solução. Por isso, numa inspiração feliz, o Sr. Fernando Costa chamou a palácio, em reuniões coletivas, os representantes de todas as zonas agrícolas do Estado. Quis, com os lavradores, que dessem, com franqueza, sem reservas, protocolos nem contradições,

nica que se vinha batendo com repercussão nos tribunais. A população paulista vivia alarmada com as possibilidades de majorações exageradas nas taxas e mais ainda com a dificuldade em obter novas instalações residenciais. Felizmente também esse problema foi conduzido a bom termo pelo governo do Sr. Fernando Costa. Tudo foi acertado a contento geral. Dentro em breve a rede telefônica da capital será consideravelmente aumentada, de maneira a serem atendidos todos os pedidos de novas ligações. No tocante às taxas, apenas para o comércio, a indústria e as profissões liberais, o serviço será medido. Para as residências, a alíquota permanecerá inalterada.

Uma das questões que periodicamente se promovia o uso do gazogenio. No Ministério da Agricultura deu-se nesse sentido todo o seu entusiasmo, chegando a colher ótimos resultados. Ele próprio dava o exemplo, usando auto acionado por gazogenio. Experiências inúmeras foram feitas e a ideia foi coroada de êxito brilhante. Deixando-se ao problema, o então ministro enxergava com antecedência considerável as dificuldades que a guerra atual havia de criar no que concerne à importação de óleos minerais. Adotado que fosse o gazogenio nos tratores nos veículos destinados a transportes de cargas, nos ônibus ou nos carros que se incumbem da entrega de encomendas a domicílio, resultaria uma redução considerável no consumo da gasolina ou do óleo erd.

Era, pois, indispensável que São Paulo se encaminhasse para o gazogenio. Foi por isso criada uma comissão estadual diretamente subordinada ao interventor — comissão que está trabalhando com afinco. Graças a isso, muitos carros já foram adaptados e o seu funcionamento veio demonstrar o acerto da medida econômica posta em prática.



O Dr. Fernando Costa, Interventor em S. Paulo e alguns membros do seu governo — Dr. José Rodrigues Alves Sobrinho, Secretário da Educação e Saúde Pública — Dr. Abelardo Cesar Vergueiro, Secretário da Justiça — Dr. Luis Anahla de Melo, Secretário da Viação e Obras Públicas — Dr. Paulo de Lima Corrêa, Secretário da Agricultura — Dr. Acácio Nogueira, Secretário da Segurança Pública — Dr. Gabriel Monteiro da Silva, Diretor do Departamento das Municipalidades, e Dr. Godofredo da Silva Telles, do Departamento Administrativo do Estado.

enfim, sempre estava ao serviço de causas merecedoras dos aplausos de todos quantos se batem pela prosperidade crescente do país. Administrador, foi talvez o secretário de Agricultura que mais trabalhou e mais praticamente produziu em São Paulo, em todos os setores do importante departamento confiado à sua reconhecida competência. Teve nesse brilhante período de sua atividade governamental a fortuna de tornar realidade os inúmeros projetos defendidos pelo antigo deputado Fernando Costa. A secretaria da Agricultura do Estado bandeirola serviu de modelo para a de muitas das demais circunscrições da República, dentre elas destacando-se a do Rio Grande do Sul quando no governo do Estado o Sr. Presidente Getúlio Vargas.

com tranquilidade para a crescente prosperidade da terra paulista e consequentemente para a do Brasil.

Extintos os partidos políticos, o Sr. Dr. Fernando Costa não guardou reminiscências dos que existiram. Assumiu a interventoria, para administrar, escolhendo, para seus auxiliares mais diretos, pessoas capazes, de preferência técnicos, pouco se interessando das convicções políticas de cada um. Seu desejo é aceitar e corresponder plenamente à confiança nele depositada pelo Sr. Presidente Getúlio Vargas. Faz questão de colaboração e cooperação leal e honesta, dentro do programa traçado para o Brasil pelo governo federal. A seu lado, pois, poderão permanecer apenas aqueles auxiliares que se sentirem em condições de assim proceder. Esta, aliás, tem sido a tática em que o Sr. Interventor Fernando Costa tem batido, sempre, que se lhe oferece oportunidade.

Homem que não sofre da vertigem das alturas, o Sr. Dr. Fernando Costa é sempre igual: no poder, ou fora dele. Sabe por experiência própria que os cargos passam e os homens ficam. E ele prefere ficar. Por isso a simplicidade, o acolhimento cordial que a todos dispensa, sem exceção, tanto ao grande como ao pequeno. Melhor, os pequenos é que mais carinhosamente são recebidos. Esse é, aliás, traço marcante de sua personalidade — traço que lhe têm grangeado simpatias e amizades devotas.

sem necessidade para o funcionamento da máquina do Estado, os outros públicos.

Concomitantemente, sempre tendo em vista as necessidades administrativas e as do contribuinte, promoveu a redução dos fretes para as tortas de carvão de algodão, destinadas a forragem do gado, de maneira a auxiliar, batutando-a, a criação.

A taxa de matrícula, nos estabelecimentos de ensino subordinados à Universidade, vinha provocando constantes reclamações por parte dos estudantes da classe vinda em constante agitação. É sabido que o ensino superior, em toda a parte do mundo civilizado, é ensino caro, notadamente na América do Norte. Certo é, porém, que os estudantes estavam habituados a taxas muito elevadas e que, de súbito, foram elevadas exatamente num período de vida difícil para todas as classes e notadamente para a estudantina. Atendendo pois, às solicitações formuladas, o Sr. Interventor Fernando Costa reduziu as taxas, merecendo, por isso a manifestação espontânea e calorosa dos alunos de todas as escolas.

Alinda no que concerne às taxas, foi alterada a pauta na classificação de mercadorias, revistam-se as que dizem respeito à entrega do domicílio, em Santos e Guarujá, de encomendas pela Estrada de Ferro Sorocabana; alteraram-se ainda as fixadas pelo decreto n. 10.107, de 5 de abril de 1939, referente a isenção, sobre veículos de tração animal, ao serviço de propriedade agrícolas.

Alinda no intuito de beneficiar o público, resolveu o atual governo tornar livre o comércio de frutas, isentando-o de qualquer taxa. Para a venda de frutas, bastará, daqui por diante, que o interessado retire o seu cartão de inscrição na Secretaria da Agricultura. Com esta providência, de alto alcance, todos poderão adquirir frutas por preços razoáveis, não havendo mais o receio de intervenção especuladora de intermediários.

SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS — ENTUSIASMO PELA TERRA — RUMO AO CAMPO

Problema mais sério, entretanto, está preocupando o governo do Estado: o serviço de transporte coletivo que ameaça ser paralizado, em consequência do término do contrato celebrado pela municipalidade e a Light. Qualquer interrupção no tráfego de bondes viria provocar agitações, além da perturbação da vida da cidade, especialmente nos bairros em que esse meio de transporte se torna mais necessário. O vertiginoso crescimento da capital paulista reclama, não há dúvida, um estudo sério relativamente ao transporte de passageiros, demonstrado como está que apenas os bondes já não bastam. Certo é, porém, que sem o serviço de bondes, o problema se complicaria ainda mais. Tornava-se, pois, necessário contrariar a questão com boa vontade e espírito de cooperação para chegar a um resultado satisfatório para o público e para a em-

pressão exploradora do serviço, isso, felizmente, foi realizado, graças à maneira inteligente como o governo Fernando Costa soube conduzir os entendimentos.

Como se disse, porém, as atenções do interventor paulista sempre estiveram voltadas para a terra, que é, inequivocamente, a grande proporcionadora da riqueza. Um administrador não pode nunca solucionar problemas sem os conhecer e sem ouvir os maiores interessados na sua solução. Por isso, numa inspiração feliz, o Sr. Fernando Costa chamou a palácio, em reuniões coletivas, os representantes de todas as zonas agrícolas do Estado. Quis, com os lavradores, que dessem, com franqueza, sem reservas, protocolos nem contradições,



Dr. Fernando Costa, Interventor do Estado de S. Paulo

PRESIDIO PARA MULHERES — TRÊS MIL QUILÔMETROS — ESTRADAS DE RODAGEM

Relativamente às prisões e aos presídios de há muito se fazia sentir a inadiável necessidade de criar-se um presídio exclusivamente para mulheres, libertando-as assim, da promiscuidade a que, apesar de todos os cuidados, são expostas. Nesse sentido, foi expedido decreto, criando junto à modelar Penitenciária do Estado e sujeito à legislação em vigor, uma seção destinada a Presídio de Mulheres, subordinada à administração da mesma penitenciária.

O Brasil todo, pelos expoentes de sua administração e de suas agremiações de classe, conhece a importância da Feira Nacional de Indústrias, localizada no Parque Antártica. Nos seus pavilhões estão patenteadas a pujança e a capacidade do parque industrial paulista. Ora, uma iniciativa dessa ordem e desse vulto não poderia deixar de merecer a atenção de um governador como é o Sr. Fernando Costa, em quem os produtores sempre tiveram um grande incentivador. Assim sendo, decreto oportuno, revelador do que viria depois, oficializou-se a "Feira Nacional de Indústrias", sob o patro-

cínio da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.

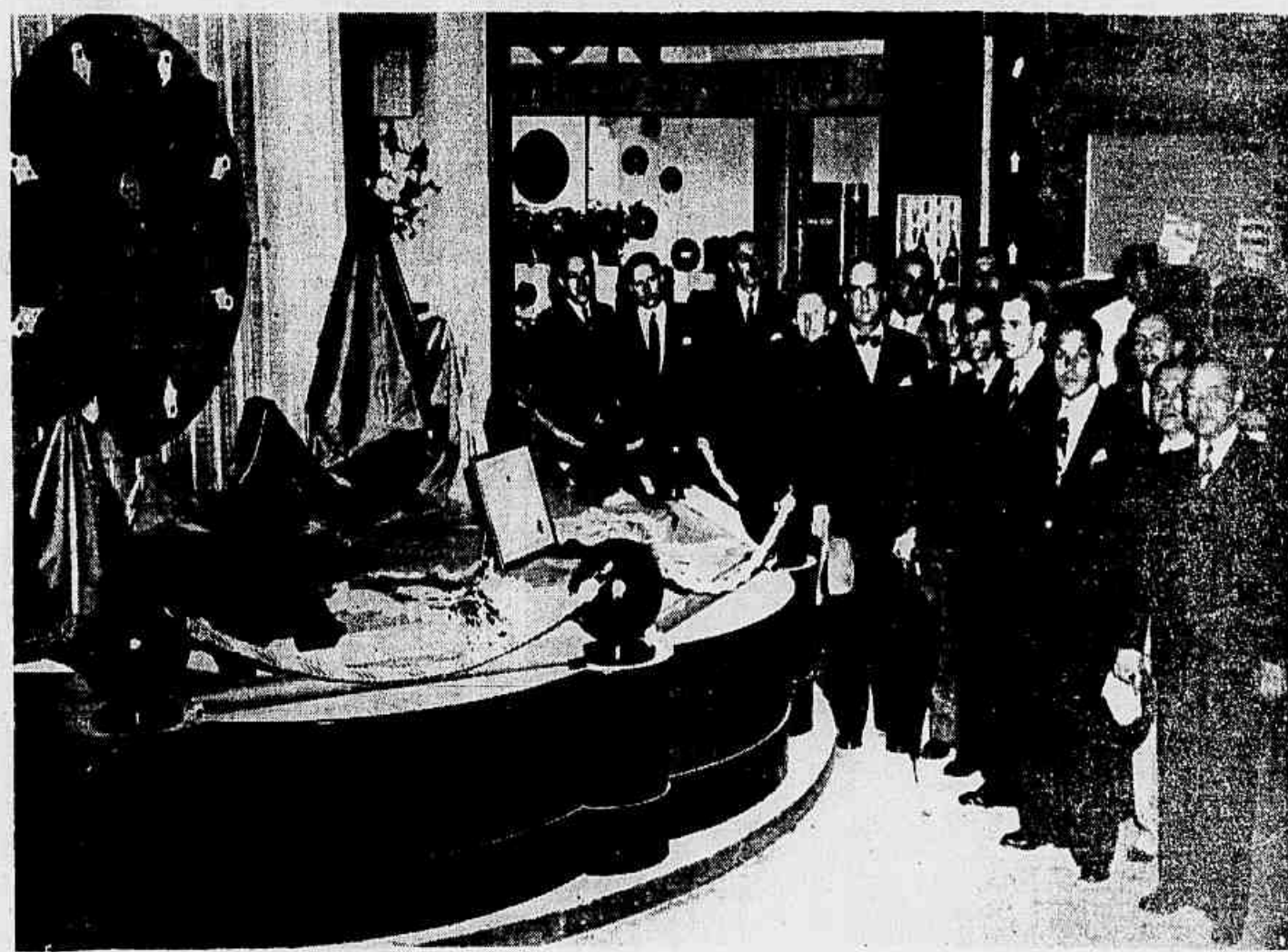
Nada, como se vê, do rápido esforço feito, foi esquecido nestes meses de governo. Apontando os mais importantes, cumpre acrescentar que como se aconteceu nos primeiros tempos de uma nova administração, teve o Sr. Fernando Costa que atender a mil e uma coisas, a receber visitas inúmeras, a fazer viagens repetidas e a proferir discursos sem conta, em resposta a outros inúmeros, quando de manifestações feitas a S. Excia.

Numa das suas recentes viagens à capital da República, onde como sempre para dar uma demonstração de intervenção com o chefe da Nação, esteve o Sr. Interventor aprovando para um plano rodoviário que dará a São Paulo mais de três mil quilômetros de novas estradas de rodagem.

No INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

Seria longo enumerar o multo que o Sr. Fernando Costa já fez em tão curto período, assim como seria a reprodução de algumas de suas atividades. Não se distinga, entretanto, do prazer de transcrever dias dela, do momento para dar uma demonstração de intervenção com o chefe da Nação.

## O MAIOR CORTUME DO BRASIL



A Associação oComercial de Minas Gerais, no pavilhão do Cortume Franco-Brasileiro, na Exposição em S. Paulo

Das grandes organizações industriais de São Paulo, o Cortume Franco-Brasileiro é, positivamente, um dos que mais se destacam, quer pelo seu desenvolvimento, quer pelo seu progresso alcançado pela tradicional firma bandeirante.

Essa organização, dada aos contornos de uma grande empresa, tem em seu Conselho de Administração, presidido por Dr. Orlando Augusto de Toledo, observando o momento que é de 30 de anos para o preparo das peças — fábrias — vernizes, solas e carnes.

O Cortume está localizado na Avenida Azua, preparada em São Paulo e ali são preparadas peças finíssimas, de acabamento requintado que dizem bem do progresso alcançado pela tradicional firma bandeirante.

Essa organização, dada aos contornos de uma grande empresa, tem em seu Conselho de Administração, presidido por Dr. Orlando Augusto de Toledo, observando o momento que é de 30 de anos para o preparo das peças — fábrias — vernizes, solas e carnes.

O Cortume Franco-Brasileiro tem se expandido de uma maneira invulgar e cada ano que passa se galga uma posição mais elevada no conceito do público. Assim é que em 1911, recebeu o primeiro prêmio de ouro em Torino e o grande prêmio Brasil de Santa Fé em 1922.

Na exposição do Centenário em 1922, foi premiado com grande prêmio e no 2º Congresso de Química Sul-Americano em 1928, no Rio de Janeiro, também foi condecorado, e finalmente em Novembro de 1939, na Feira Mundial em Nova York.

As suas instalações são modernas e o maior Cortume do Brasil, sendo que as peças em geral são originárias do Norte do país — Rio — Pernambuco — Ceará — Rio Grande do Norte. O capital investido nessa indústria é de cerca de 15 milhões.

Em vários pavilhões, observamos a entrada de peças, lavagens em tanques, desidratação, secagem, amarelecimento e coloração das peças.

Uma característica como esta era natural que os negócios evoluíssem e se expandissem. Assim, natural e justo, pois, era a criação de dependências em diversos pontos da indústria de cortumes, necessariamente se expandissem.

A ESCOLHA DO DR. FERNANDO COSTA PELO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

A verdade é que o Presidente da República designou para dirigir os destinos de São Paulo delegado sobre o qual pôde emitir juízo próprio, seguro e perfeito, por que a seu lado trabalhou leal e honestamente por um espaço de tempo mais que suficiente para

FISCALIZAÇÃO DOS GENEROS ALIMENTICIOS E A TAXA DE ENSINO NA UNIVERSIDADE

O primeiro ato do Sr. Fernando Costa ao assumir o governo foi nomear uma comissão encarregada de estudar e dar providências rápidas tendentes a uma fis-

calização dos preços de generos alimentícios, cuja alta estava a provocar os reclamos da população paulista, notadamente a parte menos favorecida pela fortuna. Deu-se exame resultou o tabelamento dos artigos de primeira necessidade. Os trabalhos da comissão proseguem, sendo, entretanto, reconduzido ao justo e razoável o custo de alguns generos, pelos quais a população paulista pedira preços exorbitantes. Essa providência provocou a simpatia geral do povo paulista, que se não cansa de louvar o acerto da medida posta em prática.

Ao mesmo tempo o que se cogitava da população, cuidava-se das finanças do Estado, sustentando-se a execução de decretos e contratos que muito iriam onerar, presa exploradora do serviço, isso, felizmente, foi realizado, graças à maneira inteligente como o governo Fernando Costa soube conduzir os entendimentos.

Como se disse, porém, as atenções do interventor paulista sempre estiveram voltadas para a terra, que é, inequivocamente, a grande proporcionadora da riqueza. Um administrador não pode nunca solucionar problemas sem os conhecer e sem ouvir os maiores interessados na sua solução. Por isso, numa inspiração feliz, o Sr. Fernando Costa chamou a palácio, em reuniões coletivas, os representantes de todas as zonas agrícolas do Estado. Quis, com os lavradores, que dessem, com franqueza, sem reservas, protocolos nem contradições,

nica que se vinha batendo com repercussão nos tribunais. A população paulista vivia alarmada com as possibilidades de majorações exageradas nas taxas e mais ainda com a dificuldade em obter novas instalações residenciais. Felizmente também esse problema foi conduzido a bom termo pelo governo do Sr. Fernando Costa. Tudo foi acertado a contento geral. Dentro em breve a rede telefônica da capital será consideravelmente aumentada, de maneira a serem atendidos todos os pedidos de novas ligações. No tocante às taxas, apenas para o comércio, a indústria e as profissões liberais, o serviço será medido. Para as residências, a alíquota permanecerá inalterada.

Uma das questões que periodicamente se promovia o uso do gazogenio. No Ministério da Agricultura deu-se nesse sentido todo o seu entusiasmo, chegando a colher ótimos resultados. Ele próprio dava o exemplo, usando auto acionado por gazogenio. Experiências inúmeras foram feitas e a ideia foi coroada de êxito brilhante. Deixando-se ao problema, o então ministro enxergava com antecedência considerável as dificuldades que a guerra atual havia de criar no que concerne à importação de óleos minerais. Adotado que fosse o gazogenio nos tratores nos veículos destinados a transportes de cargas, nos ônibus ou nos carros que se incumbem da entrega de encomendas a domicílio, resultaria uma redução considerável no consumo da gasolina ou do óleo erd.

Era, pois, indispensável que São Paulo se encaminhasse para o gazogenio. Foi por isso criada uma comissão estadual diretamente subordinada ao interventor — comissão que está trabalhando com afinco. Graças a isso, muitos carros já foram adaptados e o seu funcionamento veio demonstrar o acerto da medida econômica posta em prática.

Procurando intensificar o uso do gazogenio nas propriedades agrícolas, não deixou de proporcionar aos lavradores outros meios para poderem se movimentar melhor. Efectivamente, foi elaborado nos primeiros dias de Agosto findo o ante-projeto que manda dispor dos solos das calças econômicas estaduais em empréstimo aos pequenos lavradores. Simultaneamente, no mesmo dia, o Sr. Interventor resolveu promover a divisão do Estado em trinta distritos agrários que receberão a orientação de 270 agrônomos, estes localizados nos diferentes municípios. Além desses técnicos, os distritos terão o concurso dos agrônomos do Departamento do Fomento da Produção Vegetal.

Sómente os que conhecerem a terra e a sabem amarrar, poderão calcular o que representa para o agricultor a assistência técnica e prática que o governo lhes vai proporcionar.

Na capital os proprietários de terrenos viviam em constante conflito com o fisco em consequência da aplicação do imposto territorial, sem sempre justa a equitativa. Um decreto especial veio em boa hora alterar os dispositivos da legislação anterior.







**SAO-LUIZ HOJE CARIOCA**

**Quatro Mães**

BAIA, GLORIFICAÇÃO  
A MEMÓRIA DE CAXIAS  
CRIAR RIQUEZAS

**SAO-LUIZ 5ª FEIRA CARIOCA**

A COMEDIA DAS 1001 GARGALHADAS

**"SORTE DE CABO DE ESQUADRA"**

**DOROTHY LAMOUR**

COMO E' QUE ELE PODIA SER  
PARAQUEDISTA SE SOFRIA DE  
VERTIGEM DAS ALTURAS?

**BOB HOPE**

NAC. ATUALIDADES AERONAUTICAS.5  
ATUALIDADES AERONAUTICAS.6

**HOJE NO BROADWAY de 2-4-6-8-10-4**

**TANDUNGA**

Cine JORNAL BRASILEIRO 81

## A Bolsa de Imoveis nas comemorações do Estado Novo

INAUGURADO EM SUA SEDE UM BUSTO EM BRONZE DO CHEFE DO GOVERNO



A data, aniversário do Estado Novo foi comemorada na Bolsa de Imoveis de maneira solene. Inaugurou-se em sua sede um busto em bronze do presidente Getúlio Vargas, que foi oferecido pela Sociedade dos Amigos do Rio de Janeiro. Numerosas pessoas, corretores, associados e Exmas. Famílias compareceram ao ato, tendo falado pela Sociedade dos Amigos do Rio de Janeiro o Dr. Octavio de Rocha Miranda, seu vice-presidente e o Sr. Geníl Fernando de Castro, presidente da Bolsa.

Dos discursos os pronunciados damos abaixo um resumo.

FALA O SR. OCTAVIO DA ROCHA MIRANDA

Iniciou sua oração declarando que a S.A.R.I.J. jamais esquecerá a acolhida generosa que a Bolsa de Imoveis lhe dispensara desde a sua fundação, não só permitindo o funcionamento desta entidade em seu sede mas aplaudindo e cooperando na obra que a Sociedade vem realizando.

Nascera da ideia de se ter, de público, uma homenagem à Bolsa, homenagem de cunho duradouro, capaz de recordar o papel saliente que esta tivera na vida daquela associação. Determinada a isso e decidindo, por outro lado, demonstrar ao eminente chefe do governo sua gratidão pelos benefícios prestados ao Brasil e à Cidade, resolveu a Sociedade dos Amigos do Rio de Janeiro concretizar essa dupla homenagem na oferta do busto do presidente Vargas à Bolsa de Imoveis e encaminhar a data aniversário do Estado Novo pela significação que esta tem.

Finalizou fazendo votos para que a dádiva fosse recebida com o carinho a que tem direito e estimando ainda a mesma para perpetuar a gratidão dos que sabem reconhecer.

FALA O PRESIDENTE DA BOLSA DE IMOVEIS

O sr. Geníl Fernando de Castro assim respondeu:

## O DIA POLICIAL

POLICIA CENTRAL

Está de dia, hoje, o 1º delegado auxiliar. Del. 22-3302.

VITIMAS DOS AUTOS E DOS BOMBES

O comerciante Alvaro de Castro comprou com vários amigos um passeio a Nova Iguaçu. No percurso, um acidente de trânsito tomou o nome do acidente. O carro, um velho modelo, dirigido pelo Sr. Alvaro, colidiu com um caminhão. O acidente ocorreu na estrada de terra, perto da estação Silva Freire, espalhando-se um grande volume de terra e pedras. O Sr. Alvaro não sofreu ferimentos graves, mas o carro ficou inutilizado. O acidente ocorreu por falta de atenção do motorista.

Em consequência, ficaram feridos os seguintes passageiros: Sr. Auto 22-3302; Benedito Cirilo, com contusões nas pernas; Antonio de Deus, com contusões e escoriações generalizadas; seu filho Antonio, que apresentava contusões na testa, nariz e rosto; Alvaro de Castro e seu filho Silvio, que, respectivamente, apresentavam escoriações generalizadas e contusões na mão e joelho esquerdo.

## A PERPETUAÇÃO DA MOCIDADE PELA ORGANOTERAPIA

Entre os desarranjos funcionais da esfera genital, destacam-se a frequência sexual, impotência, depressão física e mental, neurastenia, amnésia, desânimo, melancolia e outras moléstias funcionais atribuídas ao esgotamento nervoso. Essas moléstias desenvolvem-se de maneira associada devido às alterações da função hormonal das glândulas genitais, aos excessos sexuais, às enfermidades graves e de inflamação da vesícula seminal. Está comprovado que o declínio viril se relaciona diretamente com o enfraquecimento e anomalias das funções glandulares. O professor Kravkov, celebridade mundial em questões de endocrinologia, conseguiu obter dos testículos de touros o produto que contém o Hormônio sexual, pulverizando-o para o seu emprego via bucal e processando-o por uma forma ativa em que

ressalta o seu valor terapêutico e seu recurso à via injeção. Injetando esses cápsulas, resolve-se a criação do produto GLANTONA, destinado a reverter o sistema endócrino. GLANTONA é apresentado em cápsulas, a sua preparação obedecendo à técnica moderna de ser a serem conservadas todas as propriedades dos testículos do touro, que constituem o elemento básico da sua composição. GLANTONA é um medicamento cujo emprego em casos de perturbações sexuais, senilidade precoce, debilidade, impotência, enfraquecimento, etc., GLANTONA reverte os velhos e perpetua o vigor das crianças; alimenta as glândulas de secreção interna, cujas funções se ligam à energia produtiva. Temperatura: — Caixa Postal n. 396, São Paulo. (57662)

em 194 nas posições de pé, do joelho e deitado.

As duas equipes estavam com seus nomes: Brasileira — Harvey Vilela, Antonio Guimarães e Oscar Mangia (três classificados); Max Schrappe e João Soborowski, Argentina — Pablo Pedotti, Clelio Nassif e José Casassa (três classificados). Del Momo e Frederico Mane.

A PROVA DE PISTOLA

Antes, segunda-feira, no mesmo local realizou-se a prova de pistola, em homenagem ao ministro Francisco Campos, na distância de 50 metros, 60 tiros, que teve como vencedor a equipe argentina que marcou 1.587 pontos contra 1.554 pontos obtidos pelos brasileiros. O resultado da equipe foi o seguinte:

Vencedor: Argentina, 1.587 pontos; Oscar Bidegain, 547 pontos; R. Vivanco, 523 pontos; M. Montenegro, 517 pontos.

Equipe Brasileira, 1.554 pontos em 3º e 4º respectivamente. Os barcos A e B da Faculdade de Direito.

TIRO

A COMPETIÇÃO BRASIL X ARGENTINA

Os argentinos venceram uma prova e os brasileiros outra

Decorreu num ambiente de grande camaradagem a competição internacional de tiro, que vem sendo disputada entre as equipes brasileiras e argentinas, e que teve início ante-onça, pela manhã, nos "stands" do Fluminense F. C., perante inúmeras autoridades, dentre as quais notaram-se o embaixador argentino Dr. Folandier Labadie, general Adolfo Arana, um dos chefes da delegação visitante: general Valentín Benito, representante do ministro da Educação; major João Freitas, representante do ministério da Guerra, além de elevado número de famílias.

A prova era de carabina reduzida, de calibre 22 em alvo internacional de 50 metros, com 60 tiros para cada atirador nas três posições.

A disputa foi reñida para terminar com a vitória da equipe brasileira, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

O "olho" do Belas Artes teve o tempo de 9'30". Para 1942 esse páreo deverá ser corrido em outubro e deverá também de 8 remos.

Abreindo o programa houve um páreo para xutes a 4, aberto aos alunos da Faculdade de Engenharia, que alcançou o total de 1.650 pontos, ou seja 22 de vantagem sobre seus valerosos adversários, que obtiveram 1.628 pontos. O vencedor da competição foi o brasileiro João Vilela, que foi o vencedor individual da prova, marcou 153,188.

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

JAMES STEWART

LEW AYRES, LEWIS STONE

5ª FEIRA

Joan Crawford

**HOJE METRO**

meio dia 2-4-6 8-10 HS.

2 ÚLTIMOS DIAS!

**ROBERT TAYLOR GENTIL TIRANO**

(BILLY THE KID)

PROIBIDO ATE 10 ANOS

TECNICOLOR

BRIAN DONLEVY

HUNTER • HOWARD

5ª FEIRA

Joan Crawford Melvyn Douglas

**FOLIA GELO**

J



# A eletrificação da Sorocabana, de São Paulo a Santo Antonio

## 184 mil contos, custará esse empreendimento -- Totalmente concluída em 1944 -- Detalhes gerais



Dr. Luiz de Anhaia Melo — Secretário da Viação e Obras Públicas de S. Paulo

O Governo do Estado de São Paulo tem a frente o Interventor Dr. Fernando Costa, esse grande espírito dinâmico e realizador, que na frase do Dr. Osvaldo Aranha "faz o que o grande amor ao Brasil", está hoje em execução esse magnífico empreendimento que é a eletrificação da Sorocabana.

Essa extraordinária obra da engenharia nacional compreende a eletrificação do trecho S. Paulo a Santo Antonio.

A eletrificação será feita em duas etapas: a primeira, compreendendo o trecho São Paulo-Sorocaba, será inaugurada em março de 1942 e a segunda, Sorocaba-Santo Antonio, em março de 1943.

Todos os serviços locais, de construção, estão a cargo da Companhia de Mineração e Metalurgia "Colbalt", da qual faz parte Dr. Antonio Leite Garcia, Dr. Arnaldo Pereira Leite, Dr. Argemiro de Barros e outros, sob o Departamento de Engenharia, chefiado pelo Engenheiro Humberto Nobre Mendes e fiscalizado por parte da Estrada de Ferro Sorocabana.

O preço total, inclusive juros e amortizações, da eletrificação do trecho São Paulo-Santo Antonio, será de 184.000 contos.

Dr. Luiz de Anhaia Melo, Secretário de Viação e Obras Públicas e ao Dr. Acirio Paes Cruz, que pela segunda vez é reconduzido a Diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, deu o seu aval à execução desse novo melhoramento introduzido na via férrea do Estado de S. Paulo.

Encontra-se atualmente nos Estados Unidos o Engenheiro Dr. Durval Murylari, que está acompanhando as matérias a serem enviadas ao nosso país.

### AS RAZÕES DA ELETRIFICAÇÃO

A Sorocabana, magnífica realização do gênio incomparável de Mackay, vai elevar-se a uma linha entre São Paulo e Santo Antonio.

A adoção do novo sistema de tração elétrica, refletirá-se benéficamente na economia interna da ferrovia, permitindo-lhe a compressão de despesas, o aumento de velocidade dos trens e a ampliação da capacidade de tráfego da rede.

Eletrificado o referido trecho, haverá "sensível" e imediata melhoria dos transportes para os subúrbios da Capital Bandeirante, cuja melhoria, onde o espírito realizador da rede, põe a estrutura industrial de um Brasil novo, poderoso e forte.

As vantagens, decorrentes da eletrificação, que diretamente incidem sobre os serviços ferroviários, juntam-se outras de não menor valia, concernentes à coletividade.

Entre estas, a de desenvolvimento da rede de abastecimento, independente da industrialização do país e a liberdade dos serviços de transportes, da importação onerosa de combustíveis estrangeiros.

Em 1940 a Sorocabana, para transportar 3.284.623 toneladas-quilômetros de peso bruto, consumiu 1.902.749 metros cúbicos de lenha, 26.670 toneladas de carvão estrangeiro, 19.133 toneladas de carvão nacional, dispendendo na aquisição desses combustíveis 21,15 % de sua receita de tráfego ferroviário.

Para se aquilatar o valor da eletrificação, não há como o nosso, onde não existem reservas florestais, em tráfego ferroviário, verificar-se o empobrecimento da terra opulenta de que tanto nos ufanamos.

E, por fim, pois, que as administrações ferroviárias busquem, na eletrificação, a solução econômica e técnica de suas necessidades de combustível.

A Sorocabana, portanto, resolveu com acerto o seu problema máximo, eletrificando o trecho de maior densidade de tráfego de sua rede.

Entre São Paulo e Santo Antonio, o tráfego atingiu, em 1940, 2.688.897 trens-quilômetros e 30.030.977 veículos-quilômetros, correspondentes a 19.205 trens-quilômetros e 114.500 veículos-quilômetros por quilômetro de linha, enquanto que, nos outros trechos da Estrada, a densidade média de tráfego foi de 5.503 trens-quilômetros e 55.877 veículos-quilômetros.

Preferiu-se, na eletrificação da Sorocabana, a corrente contínua de 3.000 volts, porque apresenta o mesmo grau de segurança que a de 1.500 volts, para um custo inicial menor.

Além disso, a corrente de 3.000

das pelo método de resistência, é a seguinte:

Função	Voltagem
Contínuo	3.000
Contínuo	800
Contínuo	1.350
Contínuo	800

**COMANDO**

O sistema de comando é do tipo de unidade única com dois pontos principais de comando. A aceleração não é automática. O número de graduações e a combinação dos motores de tração que se podem obter, estão indicados no quadro seguinte:

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

As combinações dos motores são modificadas por meio de chaves de contato múltiplos, controladas pela corrente de todos os motores de tração. O tipo de chave sendo operada manualmente por meio de uma haste provida de gancho. Ela não é destinada a ser aberta com força.

Foram previstos recursos para a separação de um ou quaisquer dos motores, por meio de uma chave de faca provida de contatos auxiliares para o controle dos competentes conjuntos.

Haverá um interruptor ultrarrápido para a proteção dos circuitos dos motores de tração contra sobrecargas e curtos-circuitos. Este interruptor é fechado por meio de um cilindro de ar e assim mantido por meio de um grande ímã de sustentação que mantém os contatos juntos, contra a tensão de fortes molas.

A sua abertura dá-se pela elevação da corrente numa barra de oposição em série com o circuito a ser protegido, o qual desce rapidamente o ímã magnético do ímã de sustentação e assim permite que as molas abram os contatos prontamente. O arco é rapidamente extinto por meio de um poderoso eprador magnético combinado com um separador de arco estreito.

**COMANDO**

O sistema de comando é do tipo de unidade única com dois pontos principais de comando. A aceleração não é automática. O número de graduações e a combinação dos motores de tração que se podem obter, estão indicados no quadro seguinte:

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

**Função**

**Combinação dos motores**

**N.º de motores**

**N.º de graduações**

**Atuação**

ma de freios de vácuo serão empregados dois exaustores acionados por motor, de projeto semelhante, no dos compressores de ar.

Cada exaustor terá um deslocamento de 2.100 litros por minuto quando operando sob uma pressão de 50 cm. de mercúrio.

**ESTRADOS DOS TRUQUES**

Os estrados dos truques motor e dos truques de guia são estruturas integrais, feitas de chapas e de seções estruturais de aço soldados eletricamente.

Os estrados dos 2 truques motores são articulados em suas extremidades adjacentes por meio de uma junta de esfera disposta de modo a permitir deslocamento angular em ambos os planos vertical e horizontal. As extremidades opostas articulam-se por sobre os truques de guia até as extremidades da locomotiva, onde suportam as barras de tração e os engates.

**RODAS**

As rodas terão centro de apoio fundido com ares de aço forjado colocados por contração.

**EIXOS**

Os eixos são feitos de aço forjado Marten-Siemens ou cimento torçao completamente. Os eixos para as rodas, engrenagens, mancais e motor e do truque, são emendados e polidos.

**CAIXAS DE GRAXA PARA MANCAIS DOS EIXOS**

As caixas de graxa serão construídas de aço fundido, sendo providas de tampas de ferro maleável e de guias de cadeira permutáveis feitas de aço para molas.

**MANCAIS**

Os mancais serão do tipo "Isoltherm" e dispostos para suportar

**GRUPO MOTOR-GERADOR DO VENTILADOR**

Haverá dois grupos motor-gerador-ventilador compostos de motores de 3.000 volts, geradores de 65 volts e ventiladores centrifugos destinados a: (1) fornecer

**LOCUMOTIVAS**

As locomotivas serão do tipo 2-8-2 (1-C-1-C-1-C), com peso total de 120 toneladas e um peso aderente de 105 toneladas, tendo, portanto, 14 toneladas por eixo motor.

Além de facilitar a manutenção e a inspeção do equipamento e aumentar a flexibilidade do tráfego, as locomotivas foram projetadas para serem indiferentemente empregadas nos serviços de passageiros e de carga.

Os eixos guias, dispostos nas extremidades da locomotiva, facilitam a sua inserção, à grande velocidade, em curvas de pequeno raio.

Podem, essas locomotivas, desenvolver a velocidade máxima de 90 quilômetros por hora, nas condições mais favoráveis de tração.

**MOTORES DE TRACÇÃO**

Cada um dos seis eixos motores é acionado por um motor de corrente contínua excitado em série, por intermédio de um só rolete e de uma engrenagem interligada. A carterada deste motor é do tipo de caixa e ele é provido de dois mancais de suspensão do tipo de lava e de uma extensão de apoio (nose suspension). Os mancais da armadura são do tipo de roletes. São quatro os polos de excitação, excitados por meio de comutação. A capacidade do motor a campo pleno, baseada numa elevação de temperatura de 120 graus centígrados para a armadura de 130 graus centígrados para o campo, elevações essas avaliadas.

**APARELHAMENTO DE CONTROLE DOS MOTORES DE TRACÇÃO**

Os conjuntos do motor de tração e da resistência são individualmente operados por meio de ar comprimido e controlados por válvulas magnéticas de 65 volts. Estes conjuntos são providos de separadores de arco e sopradores magnéticos.

**COMPRESSORES DE AR**

O fornecimento de ar para o comando de aparelhos, freios de ar comprimido e de vácuo, os freios da locomotiva são acionados por meio de ar comprimido e são dispostos de modo a poderem ser controlados por independentes conjuntos, ou automaticamente em conjunto com os freios de vácuo do trem. Em cada compartimento do comando encontra-se um conjunto de válvulas de aplicação e

**EXAUSTORES**

Para o funcionamento do siste-

**LOCUMOTIVAS**

ma de freios de vácuo serão empregados dois exaustores acionados por motor, de projeto semelhante, no dos compressores de ar.

Cada exaustor terá um deslocamento de 2.100 litros por minuto quando operando sob uma pressão de 50 cm. de mercúrio.

**ESTRADOS DOS TRUQUES**

Os estrados dos truques motor e dos truques de guia são estruturas integrais, feitas de chapas e de seções estruturais de aço soldados eletricamente.

Os estrados dos 2 truques motores são articulados em suas extremidades adjacentes por meio de uma junta de esfera disposta de modo a permitir deslocamento angular em ambos os planos vertical e horizontal. As extremidades opostas articulam-se por sobre os truques de guia até as extremidades da locomotiva, onde suportam as barras de tração e os engates.

**RODAS**

As rodas terão centro de apoio fundido com ares de aço forjado colocados por contração.

**EIXOS**

Os eixos são feitos de aço forjado Marten-Siemens ou cimento torçao completamente. Os eixos para as rodas, engrenagens, mancais e motor e do truque, são emendados e polidos.

**CAIXAS DE GRAXA PARA MANCAIS DOS EIXOS**

As caixas de graxa serão construídas de aço fundido, sendo providas de tampas de ferro maleável e de guias de cadeira permutáveis feitas de aço para molas.

**MANCAIS**

Os mancais serão do tipo "Isoltherm" e dispostos para suportar

**GRUPO MOTOR-GERADOR DO VENTILADOR**

Haverá dois grupos motor-gerador-ventilador compostos de motores de 3.000 volts, geradores de 65 volts e ventiladores centrifugos destinados a: (1) fornecer

**LOCUMOTIVAS**

As locomotivas serão do tipo 2-8-2 (1-C-1-C-1-C), com peso total de 120 toneladas e um peso aderente de 105 toneladas, tendo, portanto, 14 toneladas por eixo motor.

Além de facilitar a manutenção e a inspeção do equipamento e aumentar a flexibilidade do tráfego, as locomotivas foram projetadas para serem indiferentemente empregadas nos serviços de passageiros e de carga.

Os eixos guias, dispostos nas extremidades da locomotiva, facilitam a sua inserção, à grande velocidade, em curvas de pequeno raio.

Podem, essas locomotivas, desenvolver a velocidade máxima de 90 quilômetros por hora, nas condições mais favoráveis de tração.

controle. Cada um dos sistemas, de ar comprimido e vácuo, é provido de reservatórios de 680 litros de capacidade. São utilizados quatro cilindros de freio de 254 mm. de diâmetro e 305 mm. de curso para acionar as sapatas dos freios, aplicadas uma em cada roda do motor.

Haverá um volante manual para aplicação dos freios em um dos truques motores.

**ENGATES**

São usados engates centrais automáticos de contorno n.º 10, ligados a aparelhos de choque e tração Peerless.

**LOCOMOTIVAS**

As especificações da Estrada, fixaram os seguintes limites relativos a velocidade:

**Máxima velocidade admissível**

**Trens de passageiros** . . . . . 70 Km/h

**Trens de carga** . . . . . 50

**Velocidade máxima na rampa máxima** . . . . . 60 Km/h

**Trens de passageiros** . . . . . 60

**Trens de carga** . . . . . 50

Como as locomotivas adquiridas foram projetadas para uma velocidade máxima de 90 quilômetros por hora, há uma ampla margem para um aumento futuro de velocidade.

Para o serviço de cargas, será necessário rebocar, diariamente, os seguintes trens:

**De Para**

**Inter. Inter.**

**Barra Funda a Mayrink** . . . . . 20 20

**Sorocabana a Santo Antonio** . . . . . 16 16

Para os trens de carga, no sentido de exportação, a lotação especificada pela Estrada é de 600 toneladas, no sentido de importação é de 450 toneladas.

Na direção da exportação, isto é, Santo Antonio a São Paulo, poder-se-á obter um tempo de percurso de 185 minutos, sem que seja ultrapassada a posição do campo pleno com dois motores em série, o que permite reduzir a corrente do motor e obter grande velocidade, com rendimento máximo.

Na direção de importação o tempo de percurso será de 195 minutos, sem que se ultrapasse o setor do combinador da marcha, relativo a três motores em série.

Para o serviço de passageiros, as locomotivas adquiridas deverão satisfazer o seguinte esquema:

1 — Rebocar um trem de 12 carros tendo um peso total de 425 toneladas, em ambas as direções, entre Santo Antonio e São Paulo, havendo 4 trens diários em cada sentido.

2 — Executar a viagem de Santo Antonio a São Paulo, em 150 minutos, quando rebocarem um trem de 432 toneladas.

De Santo Antonio a São Paulo, o percurso será de 135 minutos, inclusive as paradas em Sorocaba e Mayrink.

Na direção contrária, o tempo de percurso será de 155 minutos, inclusive as paradas de São Paulo e Sorocaba.

A capacidade dos motores, em regime contínuo será de 195 amperes cada um, de modo que funcionem sempre em temperatura relativamente baixa, o que lhes assegure longa duração do isolamento e baixo custo de manutenção. São necessárias 17 locomotivas para realizar o tráfego previsto pela Estr



# A CONSTRUÇÃO DO MAIOR EDIFÍCIO DO BRASIL

**A nova sede do Banco do Estado de S. Paulo -- 38 andares, e 160 metros de altura**



Dr. Altino Arantes, Diretor do Banco do Estado de S. Paulo

O Banco do Estado de São Paulo, modelar organização brasileira, vai construir na capital

técnica moderna construtiva, prédio esse que será localizado à praça Antonio Prado.

Erguer-se-á a massa imponente de 38 andares, com 160 metros de altura atestando o largo desdém dos dirigentes do Banco, entre os quais é de justiça salientar o Dr. Altino Arantes e o Dr. Mario Tavares, a quem São Paulo fica devendo mais esse serviço ao bem público.

DR. CORIOLANO DE GÓES

A ideia inicial deve-se ao Dr. Coriolano de Góes, secretário da Fazenda que desde 1939 a animou desde o início com a sã fé inquebrantável e energia sempre devotada à causa pública. A construção que hoje se inicia é plenamente justificável quanto à sua oportunidade, porquanto as atuais instalações antiquíssimas e inadequadas não condizem com o desenvolvimento de seu serviço, nem com a posição de destaque do Banco no meio financeiro-bancário de S. Paulo.

O MAIOR ARRANH-CEU DO BRASIL

Será o edifício mais alto do Brasil tendo sido projetado pela firma Camargo & Mesquita, constituída de engenheiros brasileiros e de abalizada reputação



Dr. Coriolano de Góes — Secretario da Fazenda

como projetistas e construtores. A área ocupada pelo edifício será de mil e quatrocentos metros quadrados (1.400 m<sup>2</sup>) devendo ficar concluído em outubro de 1943, portanto dentro de dois anos.

Linhas clássicas modernas, sóbrias, que realçam a estrutura de concreto armado, transforma o edifício em uma obra monumental que irá embelezar a capital bandeirante.

ENTRADAS PARA A PRAÇA ANTONIO PRADO E RUA BOA VISTA

O novo prédio terá duas entradas amplas que permitirão acesso fácil às suas dependências internas. A entrada principal é localizada na praça Antonio Prado e a outra na rua Boa Vista, para entrada de funcionários e ainda para acesso aos escritórios comerciais.

Para facilidade de movimentação interna serão instalados 14 elevadores ultra-rápidos dos quais 7 serão reservados aos serviços do Banco e os outros para os escritórios comerciais instalados no prédio. O Banco

ocupará 8 andares, e alugará os restantes. As instalações de caixa forte construídas de acordo com a técnica americana serão instaladas no pórtico do prédio. O projeto do arranha-CEU do Banco do Estado de São Paulo em uma feliz concepção se conjuga a majestade de um acabamento nobre de linhas arquitetônicas modernas e equilibradas, mas não luxuosas, como convém com a discreção elegante. Além do 8.º andar, terá mais de 200 salas e salões nos restantes 30 andares.

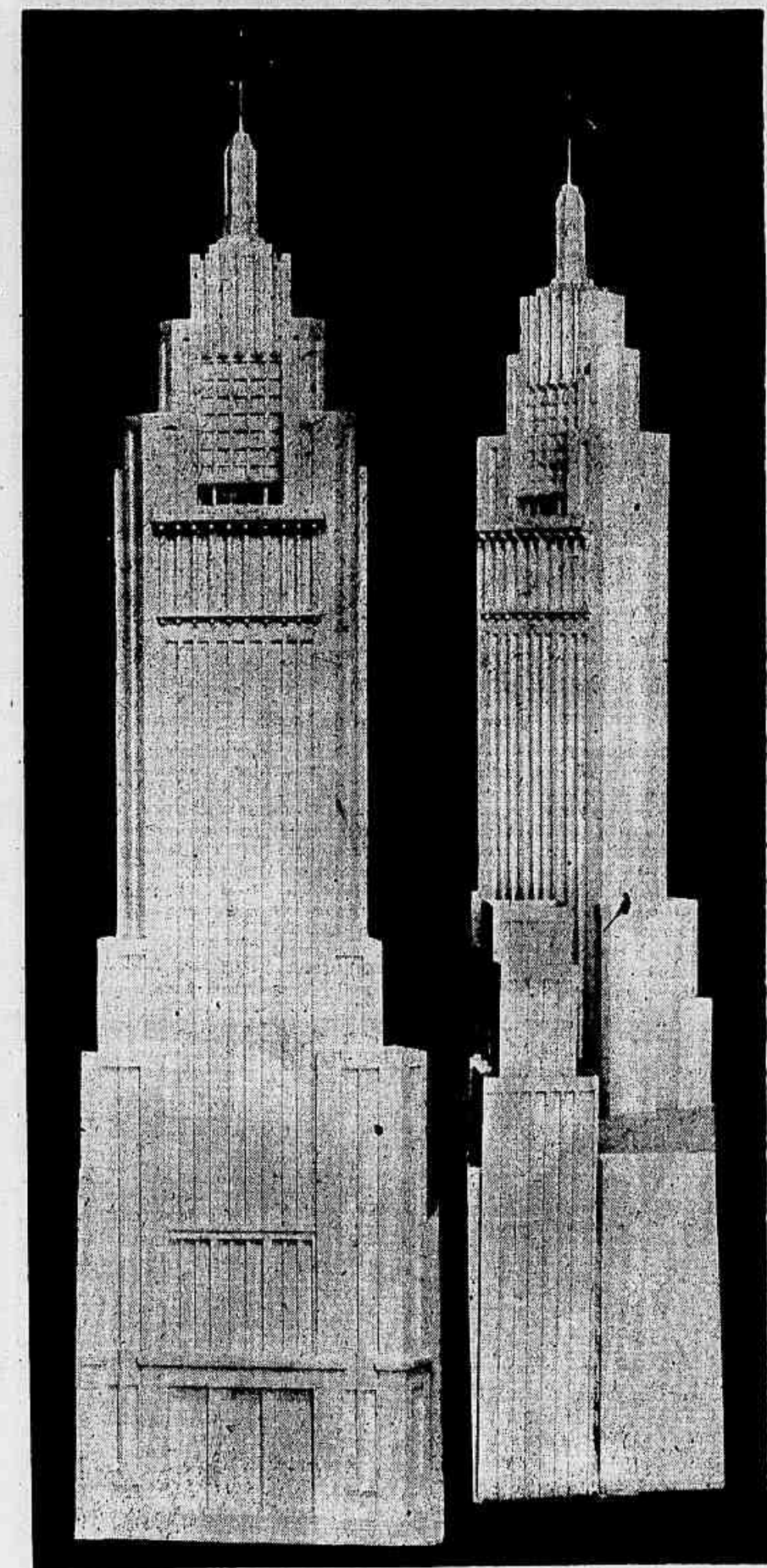
FIRMA CONSTRUTORA BRASILEIRA

A firma construtora Camargo & Mesquita é composta do Dr. José Rangel Camargo e Dr. José Mesquita, engenheiros diplomados na Escola Politécnica de S. Paulo de reputação firmada nos meios técnicos da capital paulista.

É portanto uma firma brasileira que desde 1926, vem fazendo obras em S. Paulo e que completou as obras da Estação da Estrada de Ferro Sorocabana.



Mario Tavares, Diretor-Presidente do Banco do Estado de São Paulo



Frete do Edifício do Banco do Estado de S. Paulo, para a Praça Antonio Prado e visto pela rua Boa Vista

ção que lhe foram expressar os operários de São Paulo. Sobre esse mesmo assunto, recebi, há tempos conforme noticiaram os jornais, vários telegramas de operários das fábricas de tecidos da capital. — Não se fizeram esperar as providências por parte do governo de São Paulo, pois naquele mesmo dia foram convocados, para se reunirem no Palácio dos Campos Elíseos, os representantes das grandes fábricas do Estado. Durante essa reunião, que se efetuou dois dias depois, os representantes das fábricas expuseram pormenorizadamente sua situação, acentuando que, efetivamente, vinham exportando parte da produção de fios, em primeiro lugar, por encontrarem no estrangeiro preços mais remuneradores, e, em segundo lugar, porque essa mercadoria expedia à necessidade do mercado interno. Essa situação, entretanto já mudou inteiramente, porque hoje em dia, os tecidos produzidos nas fabri-

cas paulistas encontram colocação fácil em diversos centros consumidores estrangeiros. E os representantes das fábricas, que demonstraram compreender a elevação dos preços do governo estadual, de amparar o trabalhador nacional, se comprometeram a diminuir a exportação de fios, de modo a satisfazerem ao aumento do consumo interno, devido ao desenvolvimento da produção de tecidos.

Entretanto, uma medida impõe-se, a elevação do preço dessa mercadoria. Nada quis, entretanto, sem ouvir primeiramente os outros interessados no assunto. E foi com esse intuito que convoquei para dois dias depois uma reunião, ainda no Palácio dos Campos Elíseos, dos representantes de todas as telas da capital. Durante essa reunião constatai a justiça da medida pleiteada pelos produtores de fios, pois os representantes das telas não só se manifestaram de acordo com a elevação dos

preços da mercadoria, como até a pleitearam também. Outros assuntos foram discutidos durante a reunião, e todos eles tendentes a minorar a situação — aflição dos operários, que tinham a diminuição das horas de trabalho e, portanto, dos seus meios de subsistência.

De posse desses elementos entrou o governo do Estado em entendimentos com as autoridades federais e, como era de esperar, delas encontrei a maior boa vontade em atender as aspirações do operariado. Assim era que tinha, já naquele momento, uma boa notícia a dar aos operários: acabava de ter conhecimento do que o Conselho Nacional de Economia e Finanças fora autorizado a proibir a exportação de fios de seda e algodão, até a necessidade do consumo interno estarem satisfeitos. Só poderá ser exportado o produto que exceda ao necessário às fábricas de tecidos.

## Cerâmica São Caetano S/A

Escritórios:  
R. BOA VISTA, 25 - Loja  
R. BOA VISTA, 15 - 6.º and.  
S/9-10  
FONES: Loja 2-3429  
Caixa 3-4952

SÃO PAULO  
Caixa Postal 278  
Telegramas:  
"ACIMAREC"

FABRICA  
S. Caetano (S. P. R.)  
Fone: 2-6151 - linha 140

TELHAS:

"Colonial" — "Marsella" — "Escama" e "Grega"  
Unicos e exclusivos fabricantes das famadas  
TELHAS "BRILHANTES"

LADRILHOS:

Quadrados — retangulares — sextavados e losangos  
Vermelhos — Amarelos — Marrons e Pretos

LADRILHÕES - LAJOTAS - LAJOTINHAS e TROTOIR

TIJOLOS PRENSADOS para  
Pisos -- Degraus -- Pingadeiras -- Colunas e outros.

MATERIAL REFRAATÓRIO

para qualquer tipo de indústria

Todos os produtos  
"São Caetano"  
levam esta marca



A MARCA  
QUE EXPRIME  
QUALIDADE

Presidente Getúlio Vargas e no seu representante em São Paulo.

AMPARO A PEQUENA PROPRIEDADE E OS SALDOS DAS CAIXAS ECONÔMICAS ESTADUAIS

Uz Tristão de Athaide, a mais nobre inteligência do Brasil, que a primeira condição para uma economia de fixação e não de aventura ao servilismo é a multiplicação da pequena propriedade agrícola ao lado da proteção ao pequeno comércio e à pequena indústria, que permite estender a um número cada vez maior de famílias os benefícios que o senso da propriedade pode dar. Alberto Torres, o grande sociólogo patriótico compreendeu perfeitamente o problema e desenvolveu com o bom senso que sempre demonstrou. A pequena propriedade agrícola que se desenvolveu em torno do São Paulo de Piratininga, foi o núcleo de todo o progresso de planície paulista.

Ainda há dias o Dr. Fernando Costa dentro desses princípios salutares e humanos baixou um decreto que mostra bem da sua alta visão administrativa. Publicamos na íntegra o documento em questão.

DECRETO-LEI n.º 1252 de 30 de Outubro de 1941 — Dispõe sobre a utilização dos saldos das Caixas Econômicas Estaduais. O Interventor Federal do Estado de São Paulo, usando de suas atribuições de conformidade com o artigo 6.º n.º IV, do decreto-lei federal n.º 1292, de 8 de Abril de 1939, e nos termos da Resolução n.º 554, de 1941, do Departamento Administrativo do Estado, e de acordo com o despacho de 27 de Agosto de 1941, do Excmo. Sr. Senhor Presidente da República.

Considerando que é dever imperativo do Estado auxiliar as atividades e iniciativas produtivas exercidas neste Estado;

O operariado do São Paulo, que, como o de todo o país tantos benefícios tem recebido do governo do Sr. Getúlio Vargas, pode e deve confiar na ação previdente e justa do Chefe da Nação e no trabalho de seu representante em São Paulo que é o Chefe do governo paulista.

"Contínua" — concluiu o Sr. Dr. Fernando Costa sob viva salva de palmas dos centenas de operários presentes — no governo do

as economias do povo e a ele por qualquer forma devem devolver-las:

Considerando que a inatividade desse capital, ou o emprego em fins comerciais, altera a finalidade do seu recolhimento.

Considerando que a sociedade anônima Banco do Estado de São Paulo tem como seu maior acionista, dando-lhe também garantia de juros, o Estado e que nesse estabelecimento de crédito são recolhidos os saldos das Caixas Econômicas estaduais autônomas;

Considerando que uma autorização expressa se faz necessária para determinar a aplicação dos depósitos das Caixas Econômicas;

Considerando que o dever do Estado de ir em socorro do pequeno agricultor não estaria completo sem diminuir-lhe os encargos de despesas com emolumentos e com a taxa de registro de títulos de propriedade pública em geral e custas de qualquer natureza;

Considerando que é patriótica a colaboração de todos na ação meritória governamental no sentido de fomentar, auxiliar e desenvolver a pequena agricultura;

DECRETA:

Artigo 1.º — As Caixas Econômicas anexas às Coleções Estaduais passarão, também, fazer o seu movimento em contas-correntes exclusivamente com o Banco do Estado de São Paulo.

Parágrafo único — As Coleções que não têm Caixas Econômicas anexas, se aplica o disposto neste artigo no tocante ao depósito que receberem nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 1.250, de 16 de novembro de 1938.

Artigo 2.º — O Banco do Estado de São Paulo abonará, sobre os saldos das contas referidas no artigo anterior e seu parágrafo único, os mesmos juros que abona as Caixas Econômicas.

Artigo 3.º — Os fundos obtidos com os saldos das Caixas Econômicas e das Coleções mencionadas no parágrafo único do artigo 1.º serão lançados pelo Banco do Estado de São Paulo, em conta especial e destinados de preferência a empréstimos com garantia de penhor agrícola e em conta corrente com garantia hipotecária — aos pequenos agricultores — os juros nunca superiores a taxa de

5% ao ano (cinco por cento), pelo prazo legal no caso de penhor ou prazos convencionados no caso de hipoteca, prazo prorrogável nas condições que o Banco estatuir.

Parágrafo único — Os empréstimos mencionados neste artigo serão feitos sem prejuízo das operações para as quais foram criadas as Caixas Econômicas, reservadas para isso, o capital necessário, segundo instruções que o governo baixar.

Artigo 4.º — As certidões, informações e quaisquer outros documentos, destinados aos processos de empréstimos com garantia de penhor agrícola ou garantia hipotecária, propostos ao Banco do Estado de São Paulo, por pequenos agricultores, bem como as certidões negativas de impostos, para esse fim passadas pelo Estado ou pelo Município ficam isentas de custas, de selo do Estado e de quaisquer emolumentos, e deverão ser fornecidas dentro de breve prazo.

Os atos constitutivos dos contratos serão gratuitos e os selos federais pagos pelo Banco do Estado de São Paulo.

Artigo 5.º — Em se tratando de qualquer operação efetuada no Banco do Estado de São Paulo, por agricultores observará-se a redução de 50% (cinquenta por cento) nas custas e emolumentos devidos ao Estado e aos tabelados, escrituras, oficiais do registro e de protestos, que incidam ou venham incidir sobre quaisquer atos relativos a ditas operações, ainda quando cobrados em selos do Estado.

Artigo 6.º — Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de São Paulo, 30 de Outubro de 1941.

Fernando Costa  
Coriolano de Góes

Nesta impressão pensamos ter deixado bem patente o que representa de laborioso o governo paulista, confiado à capacidade e à comprovada honestidade do Sr. Dr. Fernando Costa. A ação desenvolvida é a promessa do que virá depois, quando a situação do Estado for ajustada a um equilíbrio econômico, quando então, forem reparados os estragos graves e lamentáveis de uma vendaval que passou sobre a terra paulista.

## Banco Nacional do Comercio de São Paulo

SOCIEDADE ANONIMA

RUA BOA VISTA, 124  
S. PAULO

CAPITAL REALIZADO ..... R\$. 12.000.000.000  
FUNDO DE RESERVA ..... R\$. 2.700.000.000

BALANCETE EM 31 DE OUTUBRO DE 1941

ATIVO		PASSIVO	
Títulos descontados .....	47.243.990\$700	Capital .....	12.000.000\$000
Letras e efeitos a receber:		Fundo de reserva .....	2.700.000\$000
Em carteira .....	10.420.345\$000	Depósitos em contas correntes:	
No interior .....	20.813.038\$500	Com juros .....	51.502.444\$255
Empréstimos em contas correntes .....	22.126.818\$200	A prazo fixo e pré-aviso .....	19.038.893\$700
Valores Caucionados .....	65.000.728\$900		70.541.339\$955
Valores em depósito .....	8.054.445\$000	Garantias diversas e outros	
Ações em caução .....	200.000\$000	valores .....	73.261.173\$900
		Caução da Diretoria .....	200.000\$000
Correspondentes .....	1.793.427\$400		73.461.173\$900
Títulos de propriedade do Banco .....	40.000\$000	Letras e efeitos em cobrança .....	31.233.363\$500
Diversas contas .....	631.190\$900	Correspondentes .....	960.743\$870
Caixa — Em moeda corrente e em depósito		Lucros e perdas .....	237.911\$200
no Banco do Brasil e outros Bancos .....	18.430.712\$170	Diversas contas .....	3.916.158\$545
	199.763.705\$770		199.763.705\$770

São Paulo, 4 de novembro de 1941.  
(a) — G. P. ALMEIDA  
Diretor-Presidente.  
(a) — WILTON P. ALMEIDA,  
Diretor-Gerente.

O Contador,  
M. MORAES



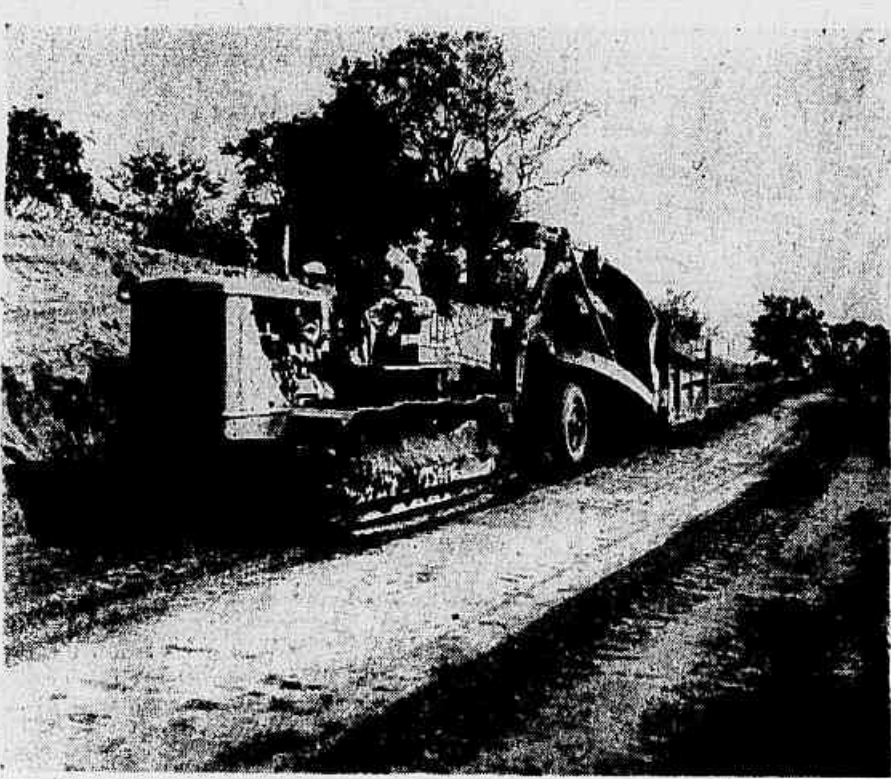
# O PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, DE MIRASOL A PORTO PRESIDENTE VARGAS

## OS TRABALHOS ESTÃO SENDO FEITOS A CARGO DO ENGENHEIRO DR. FRANCISCO MATARAZZO NETTO -- A OBRA FICARÁ PRONTA EM 1943

Os serviços de prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara até o Porto do Taboado, hoje Porto Presidente Vargas, estão sendo feitos a cargo do engenheiro Dr. Francisco Matarazzo Netto, em atendimento de forma completa, aos desejos do Governo Paulista. Os primeiros 26 quilômetros iniciais, já se acham prontos e com tráfego aberto à circulação de mercadorias, duas novas estações ali localizadas: Balsamo e Eng. Roldino. O prolongamento da E. F. Araraquara obedece, como se sabe, no plano geral, como nos pormenores, aos requisitos da técnica moderna, com um máximo de rendimento para um mínimo de gastos. A afirmativa é facilmente demonstrada. É que o prolongamento da Estrada não vem onerar os cofres públicos. Cálculos rigorosos provam que suas rendas a manterão, com margem para lucros capazes de permitir ao governo cobrir, normalmente, os gastos da construção. O máximo de rendimento é conseguido pelo fato de ser o prolongamento a única estrada, no Brasil, construída com rampas máximas de meio por cento e curvas de raio mínimo de 400 metros.

### CONSTRUÇÃO DOS TRABALHOS EM OUTUBRO DE 1941

As obras de prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara, cuja construção está a cargo do engenheiro Francisco Matarazzo Netto, abrangem uma extensão de



Os modernos carter-pilar em função

As obras prosseguem em ritmo acelerado, tendo sido executados nos últimos 12 meses mais de 50 quilômetros de estrada. Espera-se que os trabalhos estejam concluídos até Outubro de 1943.

### DO PERCURSO DA ARARAQUARA

De Araraquara não se deve dizer apenas, que é um dos mais

de Rio Preto, verdadeiro milagre da energia bandeirante que hoje, como ontem e como amanhã, sabe transformar o entusiasmo, a fé e o otimismo em grandes realizações. Rio Preto, a "Capital do Sertão", vale, por si só, como uma afirmação do genio paulista, como bem o disse o Exmo. Sr. Getúlio Vargas, presidente da República, quando em

apresenta um valioso ativo, que a coloca ao lado das melhores cidades da região.

O prolongamento de MIRASSOL A PORTO PRESIDENTE VARGAS PELO ENGENHEIRO DR. FRANCISCO MATARAZZO NETTO

Já tivemos ocasião de salientar por diversas vezes a importância do prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara, de Mirassol até Porto Presidente Vargas, na fronteira de Mato Grosso. A importância econômica e estratégica dessa ferrovia já foi salientada e nunca é demais repetir. Serviço de grande responsabilidade administrativa, pois não se

### A CONSTRUÇÃO POR ENGENHEIRO BRASILEIRO

A construção da estrada de ferro, que sairá de Mirassol em São Paulo até como dissemos a cargo do Dr. Francisco Matarazzo Netto.

Traia-se de um jovem engenheiro paulista diplomado pela Escola Politécnica de São Paulo e que já realizou várias construções de vulto na Capital paulista, mais de 20 grandes edifícios, podendo-se citar entre eles, o Predio do Banco Canadá, o Edifício Central na rua 15 de Novembro até a Rua Boa Vista, com 22 andares, e com mais de 25 mil metros quadrados, projectando também o monumental edifício da Biblioteca Municipal de São Paulo e inúmeros "arranha-céus".

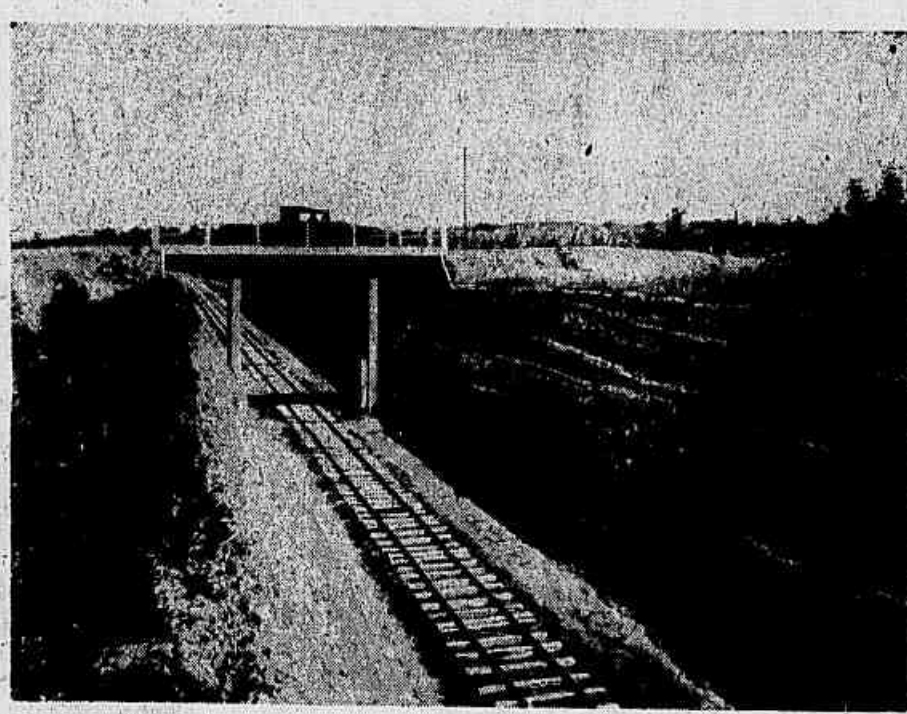
Goando de grande estima e conceito profissional entre os engenheiros do Brasil, o Dr. Francisco Matarazzo Netto é principalmente construtor das grandes estruturas.

Pertencendo à família tradicional dos Matarazzos, do grande Matarazzo quando o fenomenal parque industrial bandeirante era natural que se firmasse o jovem engenheiro paulista sólido e rapidamente, no bom curso de poucos anos, no ambiente da técnica moderna.

Devido à perfeição do esplendor do maquinário e numeroso, conseguiu o Dr. F. Matarazzo Netto realizar um volume de terra planagem próximo de 1 milhão de metros cúbicos anuais. Está a frente dos trabalhos, como engenheiro. Chefe das Obras o Dr. Lauro de Andrade nome conhecido nos meios técnicos do país.

O engenheiro auxiliar do Dr. Matarazzo Netto esteve trabalhando na Inspectoria de Obras contra a Seca na qualidade de chefe de trabalhos Mecânicos.

O valor total do prolongamento atinge cerca de 10 mil contos.



Passagem superior no quilometro 3, da estrada de rodagem de Mirassol a Balsamo

ção do saudoso engenheiro Nestor de Góes, de conhecida competência e de sólida cultura empreendedora, 4 uma das belas realizações da política ferroviária paulista.

E por falar em Nestor de Góes é imprescindível que aqueles que estão à frente da Secretaria da Viação e Obras Públicas de São Paulo, denominem a uma estação de Araraquara com o nome desse saudoso e boníssimo engenheiro que com grande patriotismo e significando a sua profissão, orientou as iniciais diretrizes para o prolongamento até ao Porto Presidente Vargas.

Ademais, Nestor de Góes, teve inúmeros serviços prestados a São Paulo, pois realizou trabalhos importantes na linha Mayrink-Santos destacando-se entre eles o sexto grupo de túneis. Apresenta-

75 H. P., 3 tratores Tournapulis, eixo montado sobre pneus, do de 95 H. P. — 8 carryalls "Le Torneau" — 1 angledozer "Le Torneau" — 1 toctor "Le Torneau" — 1 roadbuilder "La Plant Cheate" — 1 plaina "Caterpillar" modelo 44 — 1 valetadora "Killefer" n.º 25. As razões principais

seio montado sobre pneus, do fabricante "Le Torneau" e denominado pelo mesmo de Tournapulis.

O modelo adquirido — o "C" — está equipado com carryall modelo 44 — 1 valetadora "Killefer" n.º 25. As razões principais

e desenvolve em pistas bem con-

Francisco Matarazzo Netto, e de tal modo que, quando o volume de tráfego o exigir, poderá ser transformada em via férrea, pelo assentamento dos trilhos.

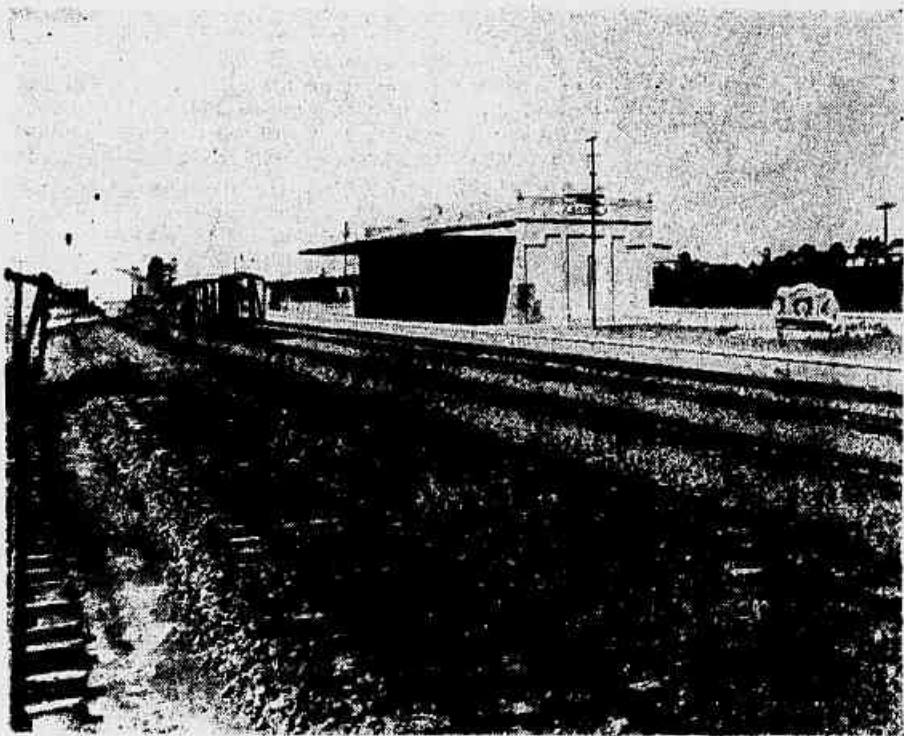
A extensão total do prolongamento é de 220 quilômetros, sendo 80 quilômetros de ferrovia, e 140 de rodovia, construída esta com os mesmos característicos técnicos do leito ferroviário.

### RUMO AO OESTE

Devemos considerar, finalmente, o aspecto político do problema. Num instante em que a palavra de ordem do Presidente Getúlio Vargas é o "rumo ao oeste" — símbolo de uma compreensão perfeita dos mais profundos problemas do País — o prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara mais avulta em seu significado de realização que interessa, politicamente, a nova ordem de coisas implantada no Brasil com o advento do atual regime.

Trata-se, em suma, de um empreendimento que vem exatamente ao encontro dos mais altos objetivos colimados pela política do Estado Novo, isto é, a integração territorial e a unidade brasileira, mediante a ligação rápida de todos os pontos do seu território.

Estas ligeiras notas ilustram



A estação de Mirasol

220 quilômetros, aproximadamente e a tangente mínima, 200 metros. Estas condições técnicas permitem que o atual prolongamento revista condições no Continente,

desenvolvendo centros econômicos do Oeste daquele Estado. Não é muito mais do que isso, é uma cidade que pelo encanto das suas paisagens, pelo seu desenvolvimento urbano, pelo espírito

visita aquela cidade. Verdadeira potência econômica e financeira, com uma lavoura, uma indústria e um comércio realmente admiráveis vive, realmente, no ritmo das grandes capitais. Ruas e

trata apenas de uma Estrada de penetração, mas estudada e delineada sob bases inquecáveis de engenharia moderna, o prolongamento da Araraquara marca a época esplêndida da expansão bandeirante, através de uma ferrovia cuja etapa de avanço pelo vizinho Estado de Mato Grosso é considerada e compreendida como um problema econômico e militar de relevante importância e magnitude insuperável.

### Terraplanagem

Desde que assumiu a execução da obra em setembro de 1941 o Dr. Francisco Matarazzo Netto conseguiu no primeiro ano de serviço executar 50 quilômetros de estrada, que aguarda o assentamento dos trilhos.

### ESTACÃO NESTOR DE GÓES

Compreende-se, assim, o sentido extraordinário do prolongamento da E. F. Araraquara. Os trabalhos, iniciados sob a dire-

### MAQUINÁRIO

O ataque das obras é feito exclusivamente por meios mecânicos, estando atualmente em serviços 7 tratores "Caterpillar" de

### Obras em um trecho da estrada

que levaram o Engenheiro Francisco Matarazzo Netto a adotar a excavação por meio de máquinas foram o interesse em não perturbar o ritmo da produção agrícola da região, a vantagem de entregar aterros com um grão de colisão maior que os dos cortes e ainda mais: o desejo de poder contar com segurança no cumprimento dos prazos estabelecidos para a execução dos serviços.

Além desses motivos, outros, de

servadas, a velocidade de 22 quilômetros. À hora, bem diferente da máxima de tratores de esteira, que não vai além de 10 quilômetros. Na distância de 500 metros, excava, carrega, transporta, descarrega, espalha e comprime, 48 metros cúbicos por hora o que representa uma performance record em máquinas desse tipo. O emprego entre nós de equipamentos tão avançados, cujo uso na América do Norte

perfeitamente a importância de que se reveste o prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara até Porto Getúlio. Esse gigantesco empreendimento é corolário da orientação patriótica e esclarecida que o Interventor Fernando Costa imprimiu à sua gestão à frente do executivo paulista.

O General Rondon, grande entusiasta desse monumental pro-

longamento já teve ocasião de manifestar-se à imprensa sobre o valor do empreendimento para as zonas por onde passarão os novos trilhos.

Também o Embaixador Macedo Soares, ainda recentemente esteve em várias novas estações e seu entusiasmo foi patente.

Estamos portanto em pleno renascimento do espírito expansionista dos primitivos desbravadores.

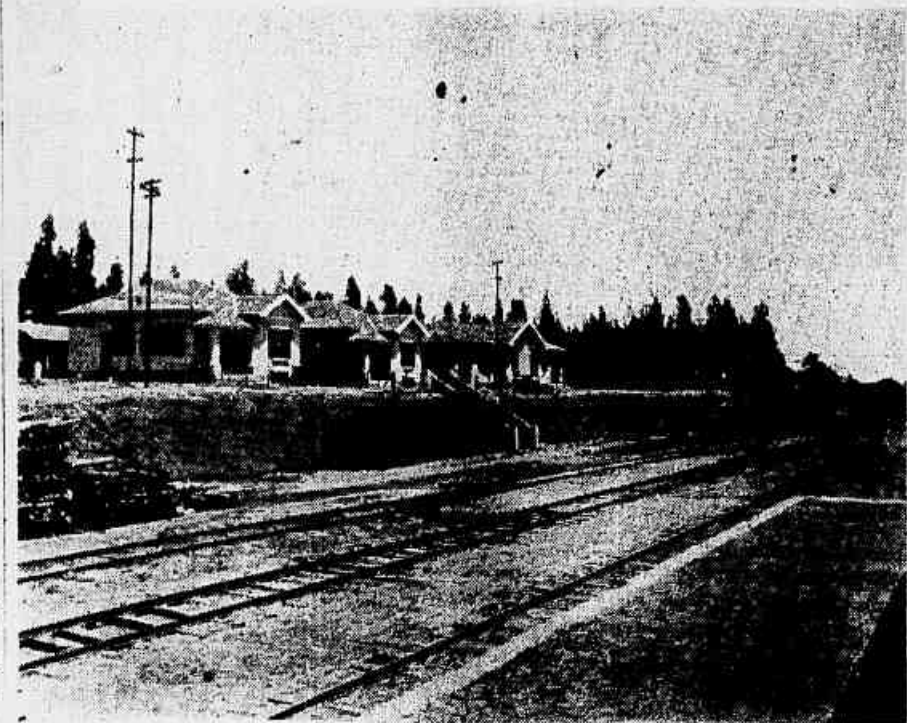


Fazendo escavação

este comparado às melhores ferrovias em todos os setores tão desenvolvidos da sua estrutura econômica, administrativa e social, logo atrai o viajante e faz dele um admirador. E quando o viajante julga que, após tantas vistas de progresso, ordem e trabalho nada mais lhe resta apreciar, surge diante dos seus olhos, bela, rica, gigantesca, a Cidade

Avenida amplas e bem cuidadas, jardins e prédios que nada ficam a invejar à Capital; bancos, escolas, hospitais, clubes e mais mil detalhes que fazem vibrar uma intensa vida social e cultural, tudo concorre para fazer de Rio Preto uma cidade-padrão.

Para além de Rio Preto o viajante depara com outra surpresa: Mirassol, cidade encantadora, que, apesar de ter nascido ontem, já



Residência do pessoal do tráfego, na Estação de Balsamo



Operários canalizando

ordem interna, influíram na escolha do processo motorizado. O engenheiro construtor se equipou com tratores de esteira e carryalls, chegando a ter três desses conjuntos.

Dr. Francisco Matarazzo Netto, encomendou 7 unidades motorizadas mais velozes que os tratores de esteira e, assim, mais apropriadas ao transporte de terras a distâncias bem superiores a 300 metros — limite econômico do trator de esteira.

Trata-se de tratores de um só

não tem mais que dois anos, se deve ao temperamento de homem adiantado e animoso que sabe ser o lustre engenheiro Dr. Francisco Matarazzo Netto, a quem foi distribuída a honrosa incumbência de realizar a construção do prolongamento da Estrada de Ferro Araraquara.

### ESTRADA DE RODAGEM

A estrada de rodagem será também construída pela firma



# O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO E A S. PAULO RAILWAY

## AS PRAIAS DE SANTOS — O INSTITUTO BUTANTAN

A São Paulo Railway foi uma das primeiras organizações no Brasil, e no Estado de São Paulo foi talvez a primeira, em dar sugestões, para interessar os viajantes que aportam no porto de Santos, das possibilidades turísticas deste país. Poderá certamente reclamar que tem sido o instrumento em fazer que o Estado de São Paulo se torne conhecido a um grande número de pessoas, principalmente ingleses e americanos. Durante anos a sede em Londres, da São Paulo Railway, tem divulgado inúmeras informações sobre o Brasil para muitas pessoas que ali se procuram; turistas viajando pela América do Sul, tem recebido facilidades para viajar na Estrada e assim ficaram conhecendo a capital do Estado de São Paulo. Em verdade, tão frequentes eram estes pedidos recebidos no Escritório Geral da Companhia em Londres para instruções de como é que eles poderiam visitar o Brasil, que quando a Administração Local da Companhia propôs que uma organização turística fosse definitivamente estabelecida na estação da Estrada no porto de Santos, a sugestão foi inteiramente endossada e aprovada pela Diretoria. Na Inglaterra, as

Em si é uma obra notável em construção ferroviária, e a Seção de Cabos conquistando a Serra do Mar, escalando os 800 metros a serem feitos dentro da curta distância de 11 quilômetros é única no mundo inteiro. Certamente existem outras "Estradas de Cabos", mas não existe no mundo outra semelhante que transporte as milhares de pessoas que anualmente transporta a São Paulo Railway, nem mesmo uma pequena proporção da grande tonelagem de mercadorias transportadas dele para o porto de Santos. Uma ideia de sua importância pode ser entendida no fato de que é a única "Estrada de Ferro ligando o porto de Santos com o "hinterland" do Estado de São Paulo, com a sua população de mais de 7.000.000 de habitantes.

De fato, seria indubitavelmente um grande descuido se a longa viagem à América do Sul, fosse feita, sem fazer uma visita durante essa viagem à uma Estrada de Ferro tão universalmente conhecida, não somente pela sua arrojada construção e engenharia, mas também pelo valor das maravilhosas paisagens pela qual corre.

Existem, talvez, não há dúvida, lugares de interesse extre-



Parque Anhangabaú. Ao fundo o prédio Martinelli

mo interesse, pois dele, para todas as partes do mundo são embarcados quase três quartos do café que o mundo consome. Consequentemente, deve ser visitada ali a Bolsa de Café, as praias, tanto de Santos como de São Vicente e do Guarujá, que são magníficas, são lindas! Para o deleite dos visitantes não existe a falta de moderníssimos e confortáveis hotéis e cassinos.

Devem ser visitadas também as vastas obras hidro-elétricas da Companhia Light & Power de São Paulo, exemplo extraordinário da concepção de grandeza das futuras potências do Estado de São Paulo.

A capital do Estado de São Paulo, sem dúvida, precisa ser vista. É, indiscutivelmente, um verdadeiro exemplo de uma fé, uma crença concretas e sólidas, mostra futura do Brasil. Nem mesmo em seu próprio país, os estrangeiros, principalmente os nossos visitantes americanos, podem indicar uma cidade que durante o século XX tenha tido um progresso tão destacado. Visitantes ingleses, quando convidados a percorrerem as 50 milhas até São Paulo, mostram a maior incredulidade quando informados de que, o objeto de sua visita, é a de uma cidade maior e mais populosa do que Liverpool ou Birmingham, e seu espanto é ainda acrescido quando vêm a saber, que São Paulo é também uma das maiores cidades do mundo, quando sua existência é

mento que em geral tem o turista que vem à América do Sul, e principalmente ao Brasil, foi necessário para a São Paulo Railway Co. fazer todo o possível para divulgar o valor do Brasil com um centro de turismo.

Os trabalhos pioneiros que essa Estrada de Ferro tem tão altruisticamente feito, terão algum dia sua recompensa devida, quando a sempre crescente leva de turistas e visitantes chegar até ao ponto de providenciar ou organizar viagens a lugares longínquos no interior do Brasil e mesmo até as magníficas Queixas do Iguaçu, comparáveis em majestade e força às do Niagara na América do Norte e às de Vitória na África, até hoje, pouco se diz quase desconhecidas!

Resta porém, ainda muito a ser feito, neste sentido. O governo da capital Federal reconhece o valor do turismo; reconhece também que não pode deixar de beneficiar o Brasil, a elevada soma de dinheiro que até a guerra atual, os turistas têm gasto no país. E também sabido, que a melhor propaganda para o país é a proteção e amparo ao desenvolvimento do turismo, pois também a prosperidade do Brasil depende muito da opinião dos estrangeiros. O mero fato de que no Cais do Porto, no Rio, encontra-se um "Bureau de Turismo" excelentemente equipado e mobilado, demonstra ao mundo que o Brasil

há e eficiente propaganda são induzidos a visitar este lugar quando futuras circunstâncias o permitirem.

A Seção de Turismo da São Paulo Railway já publicou até o presente uma grande seleção de folhetos, folhinhas e panfletos sobre turismo em São Paulo, os quais têm sido, aos milhares, postos à disposição de viajantes nos vapores, de modo que, em caminho para Santos possam aproveitar a oportunidade para estudar e conhecer o que se pode oferecer aqui a eles.

### INSTITUTO BUTANTAN

Um dos panfletos mais procurados é o que se refere ao conhecido Instituto Butantan, o célebre Instituto onde se estuda e demonstra, a vida e profusão das cobras; célebre no mundo inteiro pela sua contribuição à ciência, e cujos trabalhos têm conferido benefícios inestimáveis à humanidade. Não há pessoa que, ao visitar o Instituto Butantan, não tenha, por objetivo principal e às vezes único, o de visitar o Butantan.

Naturalmente às vezes muitos dos turistas estão fatigados com visitas a outras cidades e

estão fartos de cenários magníficos, de visitas sublimes. Mas não há nenhum cuja primeira pergunta não seja: "Como posso conseguir uma visita ao Butantan?" Os mais notórios estrangeiros talvez, são os marujos da esquadra inglesa; em tempos mais felizes fazem visitas de cortesia aos principais portos do mundo. Entre eles o interesse principal é sem dúvida, a visita ao Butantan do qual têm ouvido falar, de Shanghai até o Peru, de Montreal à Cidade do Cabo. O panfleto descritivo do "Snake-Farm" de Butantan, tem sido distribuído no mundo inteiro, pelo serviço de Turismo da São Paulo Railway.

Inúmeros folhetos, nos vários idiomas publicados pela São Paulo Railway acham-se espalhados pelos mais importantes centros turísticos do mundo, e fotografias e cartazes colocados em várias organizações turísticas de além mar, têm levado a muitos outros países e povos, algum conhecimento do que é este grande país, o Brasil!

E pois motivo de alegria para o jornalista observar que uma emissora particular está assim ocorrendo para fazer o Brasil conhecido e admirado.



O Grande Hotel do Guarujá em frente à praia, do Sr. Alberto Bianchi

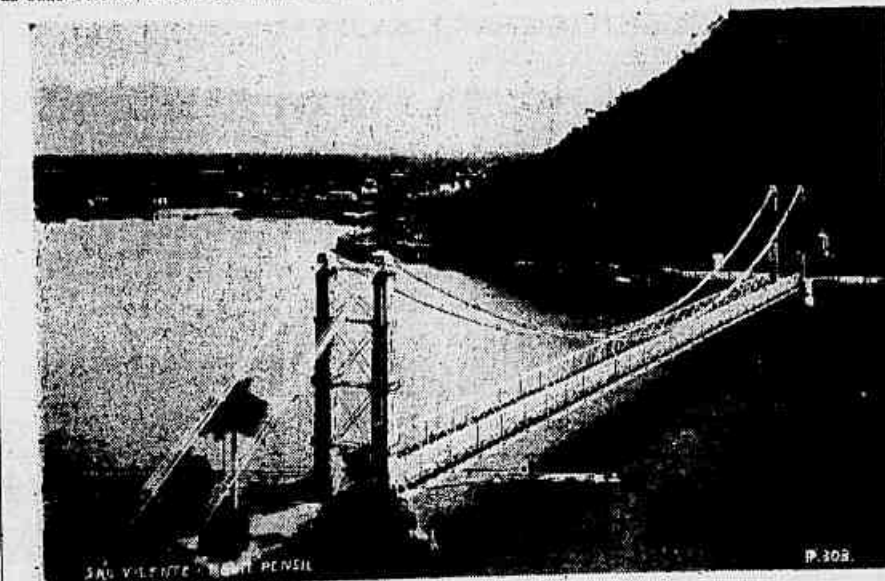


Praça Ramos de Azevedo, em S. Paulo

peças que tenham ligação com o Brasil ou com a América do Sul não deixam de conhecer o nome da São Paulo Railway. Os viajantes desembarcando dos vapores ingleses escalando em Santos, reconheciam imediatamente o nome da Companhia, que explorava a Estrada de Ferro e assim costumavam procurar os oficiais da companhia em Santos, para auxílio e informações, pois eles se achavam numa cidade estrangeira, sem o necessário conhecimento do idioma local.

### BUREAU DE TURISMO

Consequentemente, um Bureau de Turismo foi inaugurado na Estação de Santos, onde estrangeiros podiam procurar auxílio quando necessário. Mais tarde Guias-Interpretes foram apontados para o Bureau sendo seu serviço principalmente, o de ir à bordo dos vapores, para distribuir literatura turística e para convidar os passageiros em trânsito, a fazerem uma viagem na São Paulo Railway, para observar a majestade da Serra do Mar durante as horas em que os vapores estavam ancorados no porto. Assim grande número de pessoas ficou conhecendo o país e as cidades de Santos e São Paulo. Certamente a São Paulo Railway em si, tem interesse definitivo para a visita, de pessoas nacionais ou estrangeiras.



Ponte Pensil em S. Vicente — Santos

porque a São Paulo Railway recomenda fazer a viagem em uma direção pela rodovia e em outra pela Estrada de Ferro.

PRAIAS DE S. VICENTE E GUARUJÁ

O porto de Santos é do máxi-

mo interesse que as cenas e costumes desta terra podem oferecer aos visitantes, e sabendo também por outro lado da extraordinária falta de conheci-

recebe com os braços abertos todos os visitantes que aqui escalam. Santos é muito prejudicada em turismo, pelo fato de se encontrar a poucas horas do Rio de Janeiro, por mar; muitos turistas tendo maior vantagem de tudo que o indizível programa que o Rio oferece, gastam todo o dinheiro que eles podem dispor na Capital Federal, e chegando em Santos, freqüentemente, acham-se já saciados de visitas, excursões e divertimentos.

Não se pode ignorar, porém, que até agora tem sido a experiência do Bureau de Turismo da São Paulo Railway que os turistas chegando ao porto resolvem fazer as várias excursões que o Estado de São Paulo oferece, e pode-se afirmar que seria de extrema vantagem para o Estado, e para os muitos outros interessados em turismo, si providências fossem tomadas a mais breve possível para prover os numerosos turistas que eventualmente virão a esta parte do mundo, ou por meio de



Praia do Guarujá, com os pescadores

# BANCO DO ESTADO DE S. PAULO

(O BANCO OFICIAL DO GOVERNO DO ESTADO)

**Depósitos - Empréstimos - Descontos**  
**Cambio**  
**Cobranças - Transferências - Títulos**

**As melhores taxas - As melhores condições**  
**Serviço rápido e eficiente**

### TAXAS PARA CONTAS DE DEPOSITO:

C/C Movimento — sem limite	Juros 2 %
C/C Particulares — até 50.000\$	Juros 3 %
C/C Limitadas — até 10.000\$	Juros 4 %
Prazo Fixo de 6 meses	Juros 4 %
Prazo Fixo de 12 meses	Juros 5 %

### DEPÓSITOS COM RENDA MENSAL

Prazo Fixo de 6 meses	Juros 3 1/2 %
Prazo Fixo de 9 meses	Juros 4 %
Prazo Fixo de 12 meses	Juros 4 1/2 %

AGÊNCIAS: Araçatuba — Avaré — Barretos — Baurú — Braz (Capital) — Caçapava — Campinas — Campo Grande (Est. de Mato Grosso) — Catanduva — Franca — Itapetininga — Limeira — Marília — Mirasol — Novo Horizonte — Olímpia — Ourinhos — Pirajui — Ribeirão Preto — Santo Anastácio e Santos.







# "Caixa Econômica Federal de S. Paulo"

## Resumo histórico -- A atual diretoria -- Saldo de depositantes 826 mil contos

A Caixa Econômica de São Paulo, hoje Caixa Econômica Federal de São Paulo, foi criada em virtude da lei n. 1.083, de 22 de agosto de 1860, mais tarde regulamentada pelo decreto n. 5.124, de 14 de abril de 1874, e posteriormente reformada pelos decretos n. 9.738, e 11.820, respectivamente, de 2 de abril de 1877, e 16 de dezembro de 1915 e, finalmente pelo decreto n. 24.427, de 19 de junho de 1934, ora em vigor.

Em sessão realizada em 25 de janeiro de 1875, o primeiro Conselho Fiscal, constituído pelos sr. dr. Clemente Falcão de Souza Filho, presidente; dr. Antonio de Aguiar Barros, vice-presidente; dr. Joaquim José Vieira de Carvalho, secretário; coronel Antonio Probst Rodolpho, tenente-coronel Bento José Alves Pereira, deliberou comunicar ao governo a instalação da Caixa Econômica e Monte de Socorro, solicitando instruções e regulamentos necessários ao funcionamento da nova instituição.

Entretanto, a Caixa Econômica e o Monte de Socorro só começaram realmente a funcionar em 1 de setembro do mesmo ano de 1875, porque, em virtude do art. 121, do decreto n. 5.594, eram necessários 25.000.000 de depósitos, para garantia do funcionamento do Monte de Socorro.

Essa importância foi emprestada pelo Banco de Itaú, em juros de 6% e a prazo indeterminado.

Por ordem do ministro da Fazenda, de 13 de novembro desse mesmo ano, expedida ao inspe-



Dr. Samuel Ribeiro, Presidente da Caixa Econômica Federal de São Paulo

doando aceitáveis as razões apresentadas, em aviso de 26 de abril de 1877, comunicou haver autorizado a Tesouraria da Fazenda a realizar, provisoriamente, a prestação diária dos depósitos da Caixa Econômica para o Monte de Socorro, de conformidade com o disposto nos arts. 19 e 20 do regulamento de 1874 e abonar, outrossim, por conta do produto da taxa de 1% do capital das loterias, nos termos do art. 9, da lei n. 1.114, de 27 de setembro de 1860 a quantia de 8.000.000, nos exercícios de 1876-77 e 1877-78, ficando, porém, a cargo do Monte de Socorro o pagamento dos ju-

ros e assim, dentro da exiguidade dos meios de que dispunha, la o Monte de Socorro cumpria a sua finalidade, quando o governo, em virtude da autorização dada pela lei n. 3.313, de 16 de outubro de 1886, baixou o decreto n. 9.737, de 2 de abril de 1887, declarando-o extinto.

Nessa mesma data, sob o n.º 9.738, foi publicado um decreto anexando a Caixa Econômica à Tesouraria da Fazenda.

Como era de esperar-se, essa medida governamental provocou da parte dos depositantes grande repulsa, determinando o pedido de

Finalmente, em 4 de junho de 1907, foi a Caixa Econômica instalada em sede própria, iniciando-se a sua época de verdadeira prosperidade.

Desde a extinção do Monte de Socorro, em 1887, os sucessivos Conselhos da Caixa Econômica trabalharam pelo seu restabelecimento.

Sómente, porém, em 1915, graças aos esforços dos deputados federais Valde de Castro, Eloy Chaves, Marcolino Barreto, Palmeira Ripper e Raul Cardoso e do senador Alfredo Ellis, foi o Poder Executivo, pela lei n. 2.924, de 5 de janeiro desse ano, autorizado a restabelecer o Monte de Socorro anexo à Caixa Econômica de São Paulo.

A sua instalação se deu a 1 de novembro do mesmo ano.

Em 1 de setembro de 1920, de acordo com o que dispõe o art. 2º do regulamento baixado com o decreto n. 11.820, de 15 de dezembro de 1915, foi instalado no prédio do Monte de Socorro a Caixa Econômica, a primeira agência desta Caixa Econômica que vem cumprindo valhadamente a sua finalidade.

Em 1927, por iniciativa do então presidente do Conselho, senador Rodolpho Miranda, foi desistida do Monte de Socorro a Carteira de Títulos que, operando sob garantia de títulos públicos estaduais, passou a ter vida própria, tomando grande incremento.

De longa data, as administrações da Caixa Econômica vinham reclamando reformas radicais tanto nas instalações, como na organização de serviços.

A GESTÃO DE DR. SAMUEL RIBEIRO

Em 1933, estando já na presidência do Conselho Administrativo o sr. dr. Samuel Ribeiro, para que se pudessem levar a efeito tais reformas, por força dos poderes do memorando do sr. ministro da Fazenda, sob n.º 109 GAB, foi extinto o Conselho Administrativo e, em seu lugar, foi criada a Diretoria da Caixa Econômica, sob a direção do sr. dr. Horacio Berthel, estabeleceu-se o regime de escrituração mecânica para fichas de contas correntes e cadernetas de depositantes, sendo adotadas as máquinas registradoras "National".

Contemporaneamente, para os trabalhos de verificações e controle, foram contratados os "Servidores Holterth".

Tiveram início, também, nessa época, os empréstimos sob garantia de consignação em folha, assim como os empréstimos sob garantia hipotecária.

Atendendo ao programa de expansão dos negócios da Caixa Econômica, foram instaladas, respectivamente, em 23 de dezembro de 1933, uma agência na cidade de Santos, e a 1 de dezembro de 1933 uma agência na cidade de Campinas.

A agência de Santos, além da Carteira de Depósitos, mantém, em franca prosperidade, as Carteiras de Penhores e Consignações em folha, funcionando em Campinas, conjuntamente com a Carteira de Depósitos uma Carteira de Penhores.

O problema das instalações da Caixa Econômica constitui objeto de acurado estudo por parte da Administração.

Pela aquisição de terrenos adjacentes, foi possível o projeto de um edifício que atendesse não só às necessidades presentes como também às futuras.

Iniciada a construção em 1934, sob a direção técnica dos engenheiros Albuquerque & Longo, foi concluída em fins de 1935.

Os serviços da Caixa Econômica e de suas Carteiras de Empréstimos, instalados provisoriamente à rua da Quitanda, foram transferidos para o novo edifício na Praça da Sé, a 18 de janeiro de 1936.

A inauguração solene do prédio e suas magníficas e modernas instalações realizou-se a 19 de agosto desse mesmo ano, com a presença do sr. dr. Getúlio Vargas, d.d. presidente da República.

A atual diretoria da Caixa Econômica Federal de São Paulo é a seguinte:

Presidente, Dr. Samuel Ribeiro. Vice-presidente, Dr. Arthur Antunes Maciel.

Diretores: Dr. Alfredo Eaydio de Souza Aranha; Dr. Alcides Vidal.

SALDOS EXISTENTES ATÉ 25 DE OUTUBRO DE 1941

Saldos de Depósitos . . . . . \$26.248.287.200

Saldos dos Penhores . . . . . 15.359.255.000

Saldos de Consignações . . . . . 10.855.410.500

Saldos de Hipotecas . . . . . 203.525.627.800

# A Metalurgica Fracalanza de São Paulo

## A CREAÇÃO DE ARTIGOS EM PRATA DE LEI

O aparelhamento industrial de S. Paulo é sem dúvida dos mais interessantes que existem em toda a América do Sul. Tem razão portanto os que há vários anos observando esse surto de trabalho denominaram "O maior Centro Industrial da América Latina".

Dentro desse notável parque industrial a Metalurgica Fracalanza S. A. tem a sua posição bem delineada.

Em 1922, provinha de Caxias, no Rio Grande do Sul, uma metalúrgica que dedicava-se à fabricação de metais para arreamento e para equipamentos militares.

Estavam ficando em desuso esses artigos, decaindo mesmo, e foi então que Julio Fracalanza, numa previsão lógica, transferiu-se para S. Paulo fundando a Metalurgica Fracalanza e dedicando-se à fabricação de artigos de metal para adorno e peças para esporte, especializando-se em baixelas, talheres, troféus de esporte, objetos de metal em geral bem como utensílios para cozinha em aço inoxidável e com grande êxito.

### MAQUINÁRIO

Hoje a Metalurgica possui um maquinário completo, com prensa hidráulica de 1.200 toneladas de pressão, do preço de 300 contos, para embutir aço inoxidável; prensas de parafuso, de 500 toneladas, prensas de ação de joelho de 600 toneladas,

etc., etc. Vimos aparelhos elétricos e de precisão para marcar a quantidade de prata aplicada nos talheres, assim como dispositivos de alarme e de desligação automática; aparelhos de precisão para soldas elétricas, para banhos de galvanoplastia e um forno elétrico para 1.500 graus de temperatura.

Explicou-nos o dr. Ivo Fracalanza, que um garfo de metal prateado sofre 32 operações diferentes, das quais as principais são: 1.º cortar o perfil do talher; 2.º laminar as extremidades; 3.º cunhar o talher; 4.º polir; 5.º pratear.

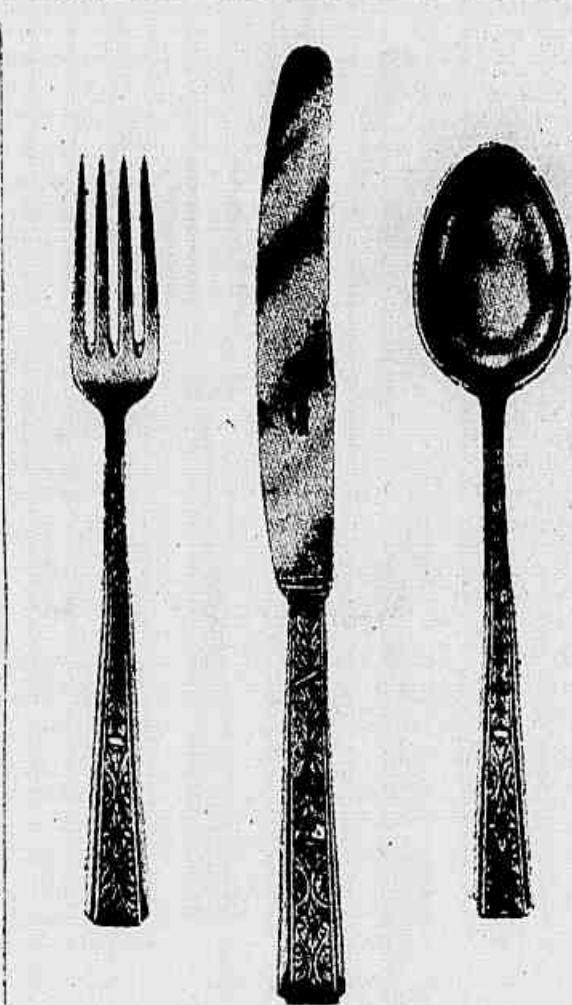
### OPERÁRIOS ESPECIALIZADOS

A organização de Julio Fracalanza dispõe de técnicos de grande capacidade e de operários também especializados, fatores esses que lhe permitem uma produção das mais aperfeiçoadas sob o ponto de vista industrial e dos mais procurados sob o ponto de vista artístico. Quem ao necessitar comprar talheres ou faqueiros não interrogar ao dono do estabelecimento — tem de Fracalanza?

E observar os grandes hotéis, o Copacabana, Palace, Esplanada e as famílias de tratamento e a preferência é patente.

### PRATA DE LEI NACIONAL

Com a guerra que devastava a Europa e que já nos atinge com as suas consequências, a matéria prima que era importada



Novo talher de prata de lei

dos Estados Unidos da América do Norte e aplicada na fabricação dos produtos da metalúrgica, quase alterava essa florescente indústria, pois o governo americano restringiu ao extremo a exportação para atender ao seu programa de defesa-bélica.

Nesse "impasse" a direção da Metalurgica Fracalanza, com o seu corpo de técnicos, operários e funcionários não podia e não devia paralisar os seus trabalhos. Os seus técnicos e operários deviam ser mantidos a todo o "trance", porquanto representavam um conjunto que é um patrimônio e que não convinha dispersá-los.

Não havendo possibilidade de

receber regularmente a matéria prima da América do Norte, ocorreu aos diretores da "Fracalanza" cuidar de outro artigo possível de fabricação e que a matéria prima não fosse difícil de adquirir.

Assim verificaram que a prata nacional é ótima e na sua falta é fácil a importação do estrangeiro.

Está assim encaminhada e organizada a fabricação de artigos de prata de lei, que estão sendo lançados no mercado nacional à proporção que é possível fazer-se.

Estão se ultimando as terríveis imprevisíveis à criação de novos modelos, para em prata de lei serem lançados as prateiras de serviço de mesa, baixelas, talheres, objetos para presente, castiçais, copinhos, argolas, etc.

É louvável tal iniciativa, pois sabemos que esses artigos em prata eram somente produzidos pelos ourives e joalheiros em pequena escala, ou então os que vinham do estrangeiro, principalmente da França.

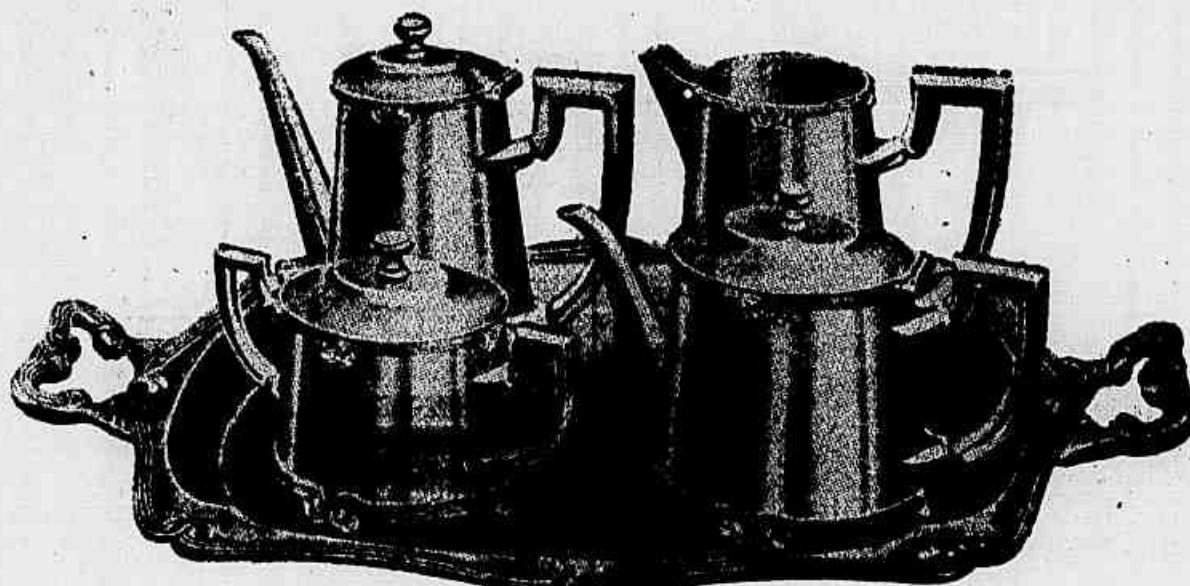
E uma nova indústria que surge e que evidencia que o empirismo que predominava na maioria dos industriais de 30 anos atrás, já passou para o rol das coisas esquecidas.

Quanto à produção normal da Metalurgica Fracalanza, com o "stock" de material que sempre procura manter e com algum outro material que está procurando conseguir do estrangeiro, vai servindo os seus artigos aos compradores na medida do possível, mantendo assim os seus operários especializados.

O Diretor Presidente é o Sr. Julio Fracalanza e a parte técnica está a cargo do Diretor Dr. Oswaldo Fracalanza.

O Diretor-Gerente é o Dr. Ivo Fracalanza e o Diretor-Tesoureiro o sr. Antonio Acorasi.

Uma organização industrial como a Metalurgica Fracalanza, cujo capital é de cerca de 3 milhões de contos, tinha portanto que ter a sua posição no "Parque Industrial Paulista", pois nela existe um critério superior, uma atividade invulgar e método de racionalização.



Serviço para chá e café — (Modelo Regence)



O novo edifício da Caixa Econômica Federal de São Paulo

tor da Tesouraria da Fazenda desta Capital, foi posta a referida quantia à disposição do Conselho Fiscal, que, em sessão de 4 de março de 1876, resolveu requisitá-la, autorizando o gerente a fazer o pagamento da importância devida ao Banco de Itaú, em um montante de 26.233.330, dos quais 25.000.000 de capital, e 1.233.330 de seus juros.

Por um dispositivo regulamentar, compete ao Monte de Socorro custear com as suas rendas as próprias despesas, assim como as da Caixa Econômica.

Parças, porém, eram essas rendas, porque consistiam dos juros das quantias emprestadas sob penhor; das frações de com réis dos juros contados semestralmente e das apuradas por ocasião do encerramento de contas de depósitos; das multas pagas em virtude do extravio de cadernetas; dos emolumentos de cadernetas liquidadas ou substituídas e, finalmente, dos provenientes de certidões.

Sendo limitados os empréstimos ao máximo de 100.000, conforme preceituava o art. 31 de regulamentação em vigor, para que não absorvessem os fundos, logo se viu o Monte de Socorro na impossibilidade de satisfazer as despesas dos dois estabelecimentos.

Diante da gravidade de tal situação, o Conselho Fiscal oficiou ao Governo Geral, peticionando-lhe que a falta de auxílios para continuação das operações do Monte de Socorro lhe embaraçava a regularidade da marcha, preparando o seu completo aniquilamento. O ministro da Fazenda, enten-

ros e capitalização a que tivessem direito as quantias recebidas da Caixa Econômica.

Entretanto, a utilidade e as precárias condições do Monte de Socorro chamaram a atenção da Assembleia Provincial de São Paulo, que resolveu, em lei de 3 de abril de 1876, conceder-lhe o benefício de quatro loterias, das quais só três foram extraídas, produzindo a importância de rês 15.000.000.

A manutenção dos dois estabelecimentos, em franca prosperidade, não pôde, todavia, ser obtida a custa desse auxílio.

O movimento da Caixa Econômica cresce, aumentando, consequentemente, as suas despesas, e como estas deviam ser feitas pelo Monte de Socorro, mais elevado se ia tornando o déficit.

O Conselho Fiscal resolveu representar, mais uma vez, ao ministro da Fazenda, insistindo pela continuação do auxílio de 8.000, referente aos exercícios de 1878-79 em diante, que deixara de ser feito.

O aviso de 15 de janeiro de 1881 foi portador de resposta negativa.

Em 31 de julho de 1884, o Conselho solicitou ao Governo uma providência igual a que, em aviso de 14 de abril desse ano, fora tomada relativamente ao Monte de Socorro de Santa Catarina.

Obteve-se em aviso de 14 de outubro, que fez extensiva a São Paulo a elevação de 5 para 6% ao ano, da taxa de juros dos depósitos, sendo 1% para o custeio do estabelecimento e 5% para os depositantes.

encerramento de numerosas contas de depósitos.

O Conselho Fiscal, diante disso, deliberou dirigir-se diretamente ao Imperador, em vibrante representação.

Em parte, teve feliz êxito essa representação do Conselho, pois, em aviso de 6 de junho desse mesmo ano de 1887, o ministro da Fazenda declarou que ficava suspenso, em São Paulo, o decreto que anexara a Caixa Econômica à Tesouraria.

Sem o Monte de Socorro, mantendo-se apenas com 1% dos depósitos, a Caixa Econômica, sem sede própria, instalada era aqui, ora acolá, arrastou sua existência até 1906.

Pelo disposto na letra e do § 7º do art. 20 da lei de orçamento para 1905, foi o Governo autorizado a permitir que o Conselho Fiscal da Caixa Econômica de São Paulo dispendesse, dentro dos próprios recursos do Instituto, para compra ou edificação de um prédio até a quantia de rês 300.000.

Em 20 de junho de 1905, por ofício sob n.º 25, o ministro da Fazenda autorizou o Conselho Fiscal a efetuar a referida despesa.

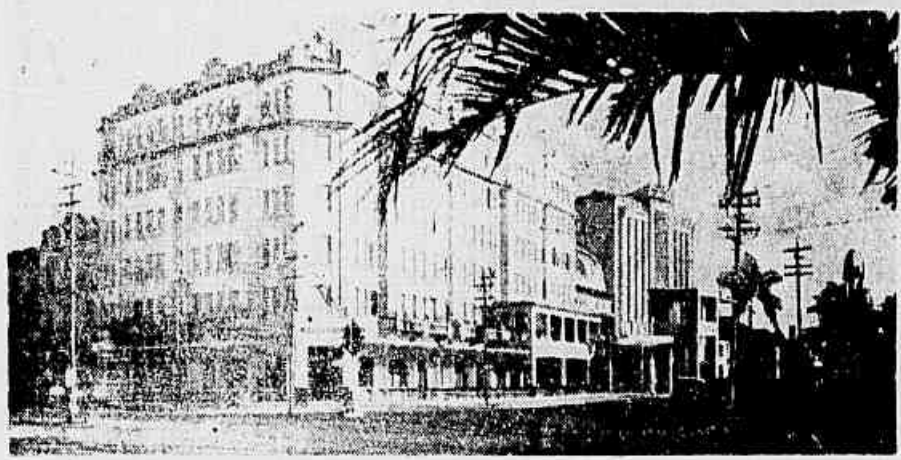
O sr. coronel Urbano Azevedo, presidente do Conselho, em 23 de setembro de 1905, arrematou, em hasta pública, o antigo prédio da travessa da Sé n.º 3.

Em 7 de novembro desse ano, foi o dr. Ramos de Azevedo encarregado da construção do prédio, incumbência de que se despenhou com a costumada correção e a contento geral.



## A RISONHA PRAIA DO GONZAGA, EM SANTOS

## O ATLANTICO-HOTEL E O CASINO



O edifício do Atlantico Hotel e do seu Casino

Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

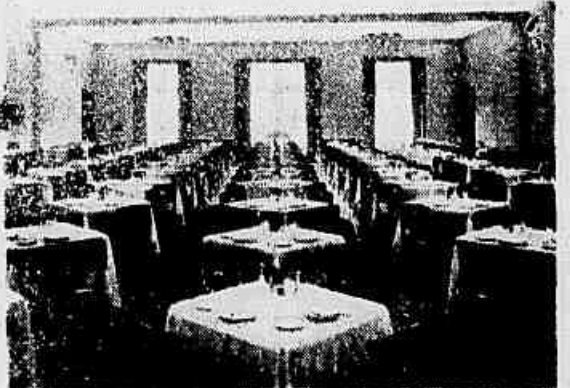
Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

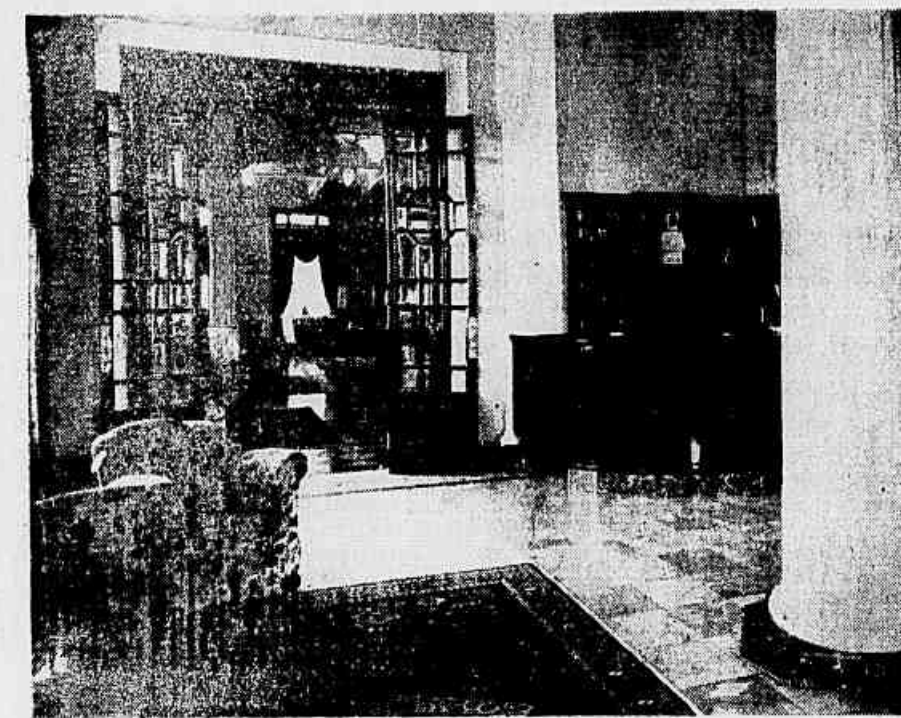
Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.



O salão de jantar com ar refrigerado, com capacidade para 300 pessoas



Vista do hall de entrada do Hotel

Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Esta praia, que se estende ao longo da orla marítima de Santos, é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Gonzaga, a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

A praia do Gonzaga é a mais bonita e mais saudável da cidade. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

Para quem quer passar um dia de lazer, a praia do Gonzaga é a melhor escolha. É a praia do Atlantico Hotel e do seu Casino.

## "O Brasil encontra-se um século atrasado no setor das ciências econômico-financeiras"

(Continuação da 14ª pag.)

que recebem e aplicam os fundos da economia popular.

VI — The London Clearing Houses na Câmara de Compensação e Cobrança de cheques das clearing banks filiadas.

VII — The London Stock Exchange, Bolsa de Valores.

VIII — The Brokers — Comissários e Corretores do mercado, junto ao Stock Exchange.

IX — The Bankers Industrial Development Co. Ltd. — Sociedade organizada pelo Banco da Inglaterra e pelos grandes clearing banks, para servir de intermediária das indústrias do país, junto das sociedades financeiras.

X — The Agriculture Mortgage Corp. Ltd. — destinada a promover o desenvolvimento da agricultura por meio do crédito hipotecário a longo prazo.

XI — The British Bank Association — Associação de banqueiros destinada ao estudo das questões bancárias e proteção dos bancos e banqueiros ingleses.

Expostos estes dados, esclarece o conferencista que para se ter uma idéia sobre o que seja, realmente, aquilo que no mundo bancário e financeiro se denomina "O Sistema Bancário Inglês", é de mister examinar, particularmente, a estrutura e as funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

Em seguida, o conferencista passou a tratar da estrutura e das funções especializadas de cada um desses órgãos que o constituem e o integram.

Passa, então, a expor o seu estudo sobre o vetusto, austero e prestigioso Banco da Inglaterra, do qual se ocupa em primeiro lugar, por ser o centro vital e oficial de todas as atividades monetárias e financeiras do sistema.

Examina os seus preliminares históricos, desde a sua fundação, em 1.694, pelos financeiros escoceses William Paterson e James Oglethorpe.

Examina a sua administração e organização, o seu capital, as suas atribuições e responsabilidades; a sua divisão técnica e administrativa e os seus departamentos emissor e bancário.

O trabalho do dr. Orlando de Almeida Prado interessou vivamente os assistentes, que o aplaudiram calorosamente.

## Rainha dos operários paulistas



Victoria Nascimento de Almeida, rainha dos operários paulistas

Victoria Nascimento de Almeida, teceia da São Paulo Alpargatas S. A., que acaba de conquistar, em empolgante concurso, instituído pela Feira Nacional de Indústrias, o título de Rainha dos Operários Paulistas.

O concurso realizou-se em São Paulo e foi constituído de uma comissão julgadora.

A Victoria Nascimento de Almeida está sendo projetado um programa de festas.

## 10 DE NOVEMBRO

### As comemorações em São Paulo

São Paulo, 10 (A. N.). — Convênio nota de maior relevo das comemorações de hoje, o grande desfile popular realizado na av. São João perante altas autoridades estaduais, federais e municipais.

Precisamente às 9,30 da manhã chegaram à tribuna oficial, armada no largo do Paissandu, o sr. Fernando Costa, interventor federal que se fazia acompanhar de sua Casa Civil e Militar e general Maurício Cardoso, comandante da 2ª Região Militar.

O desfile escolar iniciou-se às 10,30 horas, dele participando as apresentações dos seguintes estabelecimentos: escolas normais "Castanho de Campos" e "Padre Anchieta", Ginásio do Estado, Instituto Profissional Feminino, Escola Profissional Secundária da Associação Civica (Feminina), Instituto Profissional Masculino, Escola Profissional Patrocinio de S. José, Escola de Comércio Tiradentes, ginásios "Bandeirantes", "Estadual", "Prado", "Oswaldo Cruz, Normal, São Bento, Mackenzie, Instituto de Ciências e Letras, Instituto Dante Alighieri, e Liceu Sagrado Coração de Jesus.

O desfile realizou-se entre grandes manifestações de entusiasmo da enorme massa popular que se comprimiu por todo o percurso.

São Paulo, 10 (A. N.). — Toda a imprensa desta capital assinala a passagem do 4º aniversário do Estado Nacional, salientando o período de paz e de grandiosa realização que o Brasil atravessa e fazendo sentir a obra verdadeiramente patriótica que vem levando a efeito o presidente Getúlio Vargas.

Transcendem sob a luz de alguns trechos destes editoriais. Diz "O Estado de São Paulo": — "O Estado Nacional resultou da força poderosa das circunstâncias e da coragem cívica e da clareza política do presidente da República. E por isso teve o apoio das Forças Armadas, empenhadas em atender às necessidades e em servir ao progresso da pátria, tanto na ordem interna quanto na externa bem como na compreensão e o aplauso da opinião popular. Quando os personalismos contudentes e as agitações partidárias se elevaram, o Brasil abriu o caminho a ideologias exóticas e dissolventes e os ventos da anarquia se desencadearam de todos os quadrantes, com plena consciência dos seus altos deveres no momento e a aguda visão do futuro o sr. Getúlio Vargas criou o Estado Nacional que repete a nossa tradição de república federativa e melhor, a aproximação das realidades ambientais. Com ele, e como as circunstâncias exigiam, fortaleceu-se o princípio da autoridade e ação governamental, adquirindo a indispensável estabilidade.

O "Diário de São Paulo", com excepcionais comemorações será festejado em todo o país o quarto aniversário do regime político instaurado no Brasil em 10 de novembro em 1937 pelo sr. Getúlio Vargas. Destinado a reger a vida nacional de acordo com as atuais necessidades do meio brasileiro em cujas condições peculiares exclusivamente se inspirou esse regime na fase de transição em que se acha, prevista pela Constituição de 10 de novembro já se revelou capaz de assegurar a ordem interna, a disciplina, o trabalho pacífico da nação, o estímulo de suas atividades em todos os setores dentro de uma organização política em que as soluções dos mais delicados problemas se fazem rapidamente em um ambiente calmo, próprio a ponderação dos interesses em jogo, com a segurança necessária, portanto.

O "Jornal da Manhã" diz: "O amparo ao trabalhador começou em 1936 com a criação do Ministério do Trabalho. Esse até definiu claramente os propósitos do governo que então se inaugurava. De lá para cá não cessaram as medidas tendentes a melhorar o padrão de vida do proletariado brasileiro, produzindo-se uma legislação copiosa que visou sempre a sua proteção em todas as circunstâncias. Particularmente sob a visão do Estado Novo, as providências governamentais se tornaram mais frequentes.

Consumimos hoje uma das legislações mais avançadas do mundo e dela o fruto principal é a dívida, a paz social que destruiu os conflitos entre empregadores e empregados. Instituiu-se ainda o salário mínimo em todo o país para o trabalhador adulto, sem distinção de sexo. Isso assegura a satisfação das necessidades básicas: alimentação, habitação, vestuário, higiene e transporte. O trabalho insalubre, o trabalho das mulheres e dos menores também foram paritariamente elevados a objeto de adequadas providências."

## Preso o preboste da Catedral de Santa Edwiges

Berlim, 10 (A. P.). — Os círculos autorizados declaram que o preboste da Catedral de Santa Edwiges, reverendo Bernhard Lichtenberg, foi preso pelas autoridades nazistas.

O rev. Lichtenberg é acusado, entre outras coisas, de orar, nos serviços da noite, pelos judeus, contra quem os nazistas atualmente estão empenhados em nova campanha nacional.

Milhares de judeus foram transportados para leste.

O preboste fora, aliás, chamado à Gestapo, no verão passado, e o preboste dos sermões que pregou em apoio à crítica feita pelo bispo de Münster, von Galen, contra os nazistas em julho e a Gestapo em particular, em geral.

Os círculos autorizados afirmam que esses sermões do rev. Lichtenberg com certeza foram um dos motivos da sua prisão, há cerca de duas semanas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Berlim. Preboste da Catedral, promontório figura católica, o reverendo Lichtenberg era bastante conhecido nos círculos diplomáticos de Berlim. Quando, por acaso, não havia bispos em Berlim, o reverendo por vezes representava o bispo nas funções públicas.

O reverendo está detido em Ploetzensee, a noroeste de Ber







## COMÉRCIO - CÂMBIO - MOVIMENTO DA BOLSA

Machinas em Geral  
Motores  
Material Electrico  
Instalações  
Industriaes

NESTA SEÇÃO ENCONTRAM-SE AS MELHORES CASAS DO RAMO

PAULO MAYER — TEL. 22-2190 — ORGANIZADOR DESTA SEÇÃO

**5**  
marcos  
de  
confiança

**SKF**

ROLAMENTOS PARA TODOS OS-FINS  
MATERIAL PARA TRANSMISSÕES

**ASEA STAL**  
MATERIAL ELECTRICO TURBINAS A VAPOR

**PENTA DE LAVAL**  
MOTORES A GAZOLINA E OLEO CRU CENTRIFUGAS INDUSTRIAES

**COMPANHIA SKF DO BRAZIL**  
RECIFE, SAHIA, RIO DE JANEIRO, S. PAULO, PORTO ALEGRE

## M. H. RESENDE &amp; CIA.

FORNECIMENTOS — IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO  
— REPRESENTAÇÕES

TUBOS ELETRODUTOS RIGIDOS PESADOS

MARCA TRIANGLE U. S. A.

AÇO EM BARRAS CANTOS VIVOS

CHAPAS "ARMCO" DECAPADAS

ARTEFATOS DE BORRACHA

ARTEFATOS DE METAL

ARAME GALVANIZADO

TUBOS DE AÇO

TRATORES

R. VISCONDE DE INHAUMA, 66

Caixa Postal 907

Fones: 43-9803 — 43-3404

End. Telg. Redense



Impressões ao Mimeógrafo

RAPIDEZ — PERFEIÇÃO — SIGILO

ESCOLA REMINGTON

39 — RUA 7 DE SETEMBRO — 39

CHAPA

GALV  
PRETAS  
E  
POLIDAS

A. L. ALVES

Materiais para construções

Artigos para bombeiro,

Industrias e Serralheiros, etc.

Rua São Pedro n.º 311 - Tel. 43-9193

TUBO

GALV  
PRETO  
E  
PARA  
MOVEIS

SIMBOLOS DE CONFIANÇA

que honram a

INDUSTRIA  
BRASILEIRA

Em fabricação e instalação de:

COZINHAS A VAPOR, OLEO, LENHA, ETC., PARA QUARTEIS, HOSPITAIS, ETC.  
FOGÕES EM GERAL LAVANDERIAS A VAPOR FORNOS DE PADARIA  
PCNTAS DE CASA FORTE E COFRES.

Instaladora

Casa Berta Ltda.

RUA URUGUAIANA, 141 - RIO DE JANEIRO - Tel. 43-1034 - End. Tel.: DEBERTA.

CORREIAS  
SAO MARTINHOALGODÃO TRANÇADO  
TIPO SCANDINAVO

	Singelas	Duplas
	Metro	Metro
1 1/2"	48000	53000
2"	60000	65000
2 1/2"	72000	77000
3"	84000	89000
3 1/2"	96000	101000
4"	108000	113000
4 1/2"	120000	125000
5"	132000	137000
5 1/2"	144000	149000
6"	156000	161000
6 1/2"	168000	173000
7"	180000	185000
7 1/2"	192000	197000
8"	204000	209000
8 1/2"	216000	221000
9"	228000	233000
9 1/2"	240000	245000
10"	252000	257000
10 1/2"	264000	269000
11"	276000	281000
11 1/2"	288000	293000
12"	300000	305000
12 1/2"	312000	317000
13"	324000	329000
13 1/2"	336000	341000
14"	348000	353000
14 1/2"	360000	365000
15"	372000	377000
15 1/2"	384000	389000
16"	396000	401000

De 16" 1/2 até 30" sob encomenda.

Do tipo "extra pesado" acilamos

podidos a partir de 12" até 30", ao

preço de \$8000 por met. polegada.

COMPANHIA

FIAÇÃO E TEGELAGEM

"TATUHY"

Filial: Rio de Janeiro - Rua

S. Pedro, 41 - C. Postal 258

Tel. 43-1081

## AUTO MECANICA LTDA.

ESPECIALISTA EM REFORMA DE AÇO DE JOELHOS

CHEVROLET

Para recondição completa da

"AÇÃO DO JOELHO" damos uma

GARANTIA DE 3 ANOS.

PREÇOS SEM CONCURRENCIA.

ACEITA-SE ENCOMENDAS DO

INTERIOR.

110 - RUA SENADOR

EIZENHO - 410

TELEFONE: 43-6108

RIO DE JANEIRO

(51913)

## CALOR...

ARNALDO GUINLE

Av. Rio Branco, 125-127

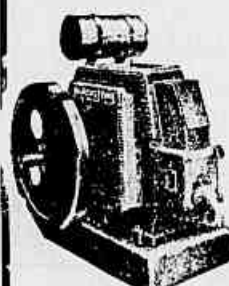
Rio de Janeiro, 4 de novembro de 1941

Rio de Janeiro, 4 de novembro de 1941

Melhore o ambiente de sua casa fazendo o serviço de isolamento termico com os  
produtos "Iso-Kil" (Kiesigur) em placas, calhas, tijolos e massas. A maior eficiência  
na ISOLAMENTO TERMICO de lajes de concreto, tubos de vapor, caldeiras, etc.  
COLOCAÇÃO DO MATERIAL POR OPERARIOS ESPECIALIZADOS.  
— CADA SERVIÇO UM ATESTADO —  
Orçamentos e detalhes, sem compromisso, com

## HUMBERTO DE OLIVEIRA &amp; Cia.

Escritório: RUA MIGUEL COUTO 101, 1.º — Tel. 23-2982.



MOTORES

DIESEL

BLACKSTONE

DE 6 A 50 HP.

VIBRADORES

ELETRICOS

A GASOLINA

SYNTRON



FERRAMENTAS

MANUAES

— da —

ENGLISH TOOLS LTD.

WIAGAN -- INGLATERRA



ENXADAS — PAS

GARFOS PARA PEDRA —

RASTILHOS PARA

ASFALTO

que temos em stock para entrega imediata diretamente ao consumidor. Cada  
ferramenta é fabricada de uma peça inteira de aço manganês, temperado  
e endurecido.

Companhia Auxiliar de Viação e Obras

FRIE CANECA, 399

RIO

BELO HORIZONTE

CURITIBA

24 DE MAIO, 239

SAO PAULO

&lt;/



lotes: por sítio ou terreno no Rio —  
Informações: 26-3538. (X 7726)











## Com a prisão de um judeu polonês acusado da morte do coronel Holtz

### Difícil para os alemães justificarem a execução de reféns franceses

Londres, 10 (Do Robert Batt-ford para a A.P.) — A prisão de um judeu polonês acusado da morte do coronel Holtz em Nantes era quão esperada em todo o mundo onde todos estavam certos de que Hitler para evitar acusações da opinião pública, não se atreveria a executar um prisioneiro de guerra. A prisão de um judeu polonês acusado da morte do coronel Holtz em Nantes era quão esperada em todo o mundo onde todos estavam certos de que Hitler para evitar acusações da opinião pública, não se atreveria a executar um prisioneiro de guerra.

Tal argumentação comporta em si um erro lógico, porque se é difícil para os nazistas justificar a execução de cinquenta franceses por um ato de um "judeu polonês", assim, Hitler não pode encontrar uma maneira satisfatória para explicar as coisas.

Um diplomata neutro que se encontrava em Berlim há dez dias, informou que, ao decidir a execução de cinquenta franceses, Hitler ficou extremamente irritado, considerando que isso não passava de uma "insucessiva inani-missível nos negócios germânicos".

O vivo descontentamento de Hitler quanto ao renovo as que-las entre o Partido Nazista e o exército germânico, O Partido teria acusado o exército de "brutalidade bárbara que compromete a política de Hitler".

Assim, enquanto espera o fim da controvérsia, Hitler teria dado simplesmente instruções moderadoras no conteúdo das reações entre as autoridades alemãs de ocupação e a população francesa, acreditando poder dessa maneira obter um clima mais favorável à "colaboração" franco-germânica.

FUZILAMENTO DE VINTE TCHECOS  
Berlim, 10 (U. P.) — O chefe da Gestapo, sr. Himmler, segundo a informação da "DNB", comunicou que foram fuzilados, a 8 do corrente, vinte membros do grupo tcheco descoberto pela Polícia Secreta de Viena.

Uma informação acrescenta que os membros do grupo "manifesteram-se com os grupos da oposição e foram julgados pelos tribunais militares sob o pretexto do "Proteção".

"O grupo tentará provocar incidentes em Viena e seus arredores e a dificuldade foi o primeiro de viveres à população."

FUGIRAM DE SPITZBERGEN E PROMOVERAM MOTIM A BORDO  
Londres, 10 (Reuters) — Segundo a Agência telegráfica norueguesa, sabe-se agora que os sete noruegueses que foram executados pelos alemães na Noruega no dia 3 de novembro eram membros de Spitzbergen que tentaram fugir no começo do verão antes da chegada da expedição aliada que salvou a população das ilhas.

Os sete homens que eram todos empregados em atividades de mineração resolveram fugir e juntar-se às forças norueguesas na Islândia ou na Grã Bretanha.

Estes homens, armados com revólveres, espingardas e pistolas, foram capturados por um grupo de alemães, após o derretimento do gelo no começo do verão.

Quando o navio navegava em alto mar, eles subiram para o convés e começaram a promover um motim a bordo, obtendo assim o comando do vapor e trataram de rumar para a Islândia por ser o porto mais próximo fora do controle do eixo.

O mau tempo, porém, concorreu para fazer malograr a sua tentativa, tendo o navio sido finalmente interceptado e conduzido a um porto norueguês controlado pelos aliados.

Os sete homens foram entregues à Gestapo em Trondheim e internados num campo de prisioneiros. Tendo permanecido presos por vários meses, foram julgados pela corte militar alemã e sentenciados à morte.

PROIBIDAS NA BELGICA AS DEMONSTRAÇÕES PATRIÓTICAS  
Nova York, 10 (Reuters) — Uma irradiação da BBC revelou, ontem à noite, que as autoridades alemãs na Bélgica proibiram que se fizesse qualquer demonstração patriótica ou que se celebrasse o aniversário do dia 15 de novembro, dia de festa nacional da Bélgica.

## O "COSSAK" A perda de um dos navios mais populares da frota britânica

Londres, 10 (Do Manuel Chaves Nogueira da A.P. para Reuters) — Esta manhã, quando desfilava, pelas ruas da City, o solene cortejo que é anualmente realizado por ocasião da posse do novo prefeito de Londres, as aclamações das multidões, aos destacamentos armados que figuravam no desfile transformaram-se em clamores frenéticos, no momento em que, com passo cadenciado, desfilavam os rapazes da Marinha. A armada é o grande orgulho tradicional dos ingleses e a perda de um navio, especialmente, é considerada um momento em que o coração dos burgueses da City mais intensamente se nuncia.

Esta multidão de mecânicos, comerciantes, homens de negócios, secretários, mendicantes que em fileiras, estendidas na Fleet Street, presenciavam o desfile dos destacamentos de marinheiros, que escoltavam o novo alcaide, carregavam, nervosamente, nas alturas exemplares das últimas edições dos periódicos, que narravam a desgraçada perda, em ação de guerra, do famoso destróyer "Cossack".

Esta destróyer chegou a ser um dos navios mais populares da frota britânica, pelas ações heroicas e impressionantes que havia tomado parte, cobrindo de glórias seus tripulantes.

O "Cossack", que moderníssimo, e fora construído apenas há três anos. No entanto já havia tomado parte na Batalha de Narvik, na batalha e no raide contra a Alemanha, onde foi o primeiro a destruir alemão "Bremen" e em outras difíceis e eficazes ações contra comboios inimigos.

A fachada, porém, que lhe trouxe a maior popularidade foi o seu papel na libertação dos prisioneiros ingleses do navio alemão "Altmark" nos mares noruegueses.

Aquela célebre, em que a tripulação do "Cossack" lançou, em um ataque de audácia, o "Altmark", o célebre episódio da guerra clássica: "A Marinha está aqui", satisfazendo, plenamente, a ordem legendaria do romantismo e aventureiro povo britânico, que sempre se orgulha da tripulação do "Cossack", o brio e o impulso de Drake.

Esta manhã, os burgueses da City tiveram a notícia de que um punhado de bravos heróis havia perdido na luta, O navio da frota sobre a perda do "Cossack" nomeia, apenas, até agora, o nome de um marinheiro como sobrevivente. Esta doloridíssima perda foi de molde a fazer com que os burgueses da City, hoje pela manhã, erguessem os punhos e apertassem as mandíbulas, mais seguros e confiados na vitória final.

A perda do "Cossack" é considerada pelos ingleses como o primeiro inexistente que a esquadra britânica paga, sem um lamento, pela vitória.

Manter o domínio das mares, que é o grande objetivo da política naval, não é possível sem a esquadra britânica cumprir, infelizmente, o dever de manter a supremacia em todos os mares. Precisamente por isso, a frota britânica chega a ser a mais poderosa do mundo.

Esta batalha do Mediterrâneo, como a Batalha do Atlântico, que é o inimigo não pode, nem sequer, entrar, limitando-se a sua ação, cada vez mais restrita, a submarinos ocos, tem mantido invicta a supremacia naval, durante o período de guerra, o que espera a acumulação de efetivos — em aviação, tanques para obter a iniciativa aérea e terrestre. Cumprir, neste primeiro período de guerra, o seu mais pesado dever.

A multidão que estremece de emoção à passagem dos marinheiros da esquadra real, paga o tributo de um povo inteiro aos seus heróis, a seus filhos e seus defensores.

Muito maior é esse contentamento britânico, quando a frota italiana, em conta não pode, nem sequer, entrar, limitando-se a sua ação, cada vez mais restrita, a submarinos ocos, tem mantido invicta a supremacia naval, durante o período de guerra, o que espera a acumulação de efetivos — em aviação, tanques para obter a iniciativa aérea e terrestre. Cumprir, neste primeiro período de guerra, o seu mais pesado dever.

Esta batalha do Mediterrâneo, como a Batalha do Atlântico, que é o inimigo não pode, nem sequer, entrar, limitando-se a sua ação, cada vez mais restrita, a submarinos ocos, tem mantido invicta a supremacia naval, durante o período de guerra, o que espera a acumulação de efetivos — em aviação, tanques para obter a iniciativa aérea e terrestre. Cumprir, neste primeiro período de guerra, o seu mais pesado dever.

A multidão que estremece de emoção à passagem dos marinheiros da esquadra real, paga o tributo de um povo inteiro aos seus heróis, a seus filhos e seus defensores.

Muito maior é esse contentamento britânico, quando a frota italiana, em conta não pode, nem sequer, entrar, limitando-se a sua ação, cada vez mais restrita, a submarinos ocos, tem mantido invicta a supremacia naval, durante o período de guerra, o que espera a acumulação de efetivos — em aviação, tanques para obter a iniciativa aérea e terrestre. Cumprir, neste primeiro período de guerra, o seu mais pesado dever.

Esta batalha do Mediterrâneo, como a Batalha do Atlântico, que é o inimigo não pode, nem sequer, entrar, limitando-se a sua ação, cada vez mais restrita, a submarinos ocos, tem mantido invicta a supremacia naval, durante o período de guerra, o que espera a acumulação de efetivos — em aviação, tanques para obter a iniciativa aérea e terrestre. Cumprir, neste primeiro período de guerra, o seu mais pesado dever.

A multidão que estremece de emoção à passagem dos marinheiros da esquadra real, paga o tributo de um povo inteiro aos seus heróis, a seus filhos e seus defensores.

## Aspectos das comemorações de ontem



O sr. Getúlio Vargas falando no almoço que lhe foi oferecido pelo Exército. — No Catete, o chefe da Nação entrega bandeiras aos delegados do Congresso de Educação — A chegada do presidente da República à praça 11 de Junho — Inauguração da avenida Presidente Vargas — O sr. Otto Prazeres discursa no Congresso de Brasília — Fala o prefeito Henrique Dodswoth, na inauguração da avenida Presidente Vargas

## AS EMENDAS A' LEI DE NEUTRALIDADE

### A opinião entre os membros da Câmara

Washington, 10 (Do Richard Turner, da Associated Press) — Embora existindo confusão em relação às emendas à Lei de Neutralidade, os membros da Câmara dos Representantes começaram a discutir o assunto, quando o presidente da Câmara, o sr. Clegg, anunciou que a comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas. A comissão de legislação havia aprovado a lei de neutralidade, com algumas emendas.

## DENTRO DE UM ANO

### Será três vezes maior a produção conjunta anglo-norte-americana de aviões

Nova York, 10 (A. P.) — O sr. Wendell Willkie, líder da oposição ao governo do presidente Roosevelt, falando hoje no rádio, declarou que a produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães. A produção conjunta anglo-norte-americana de aviões será três vezes maior que a dos alemães.

## PROFUNDO PESSIMISMO NO JO APÃO

### Antecipa-se o fracasso das negociações com Washington

Tóquio, 10 (U. P.) — A nação japonesa encontra-se diante de uma verdadeira encruzilhada, e a situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos. A situação depende do seu engajamento em uma guerra, ou de uma paz negociada com os Estados Unidos.

## COMO FOI RECEBIDO NOS ESTADOS UNIDOS O DISCURSO DO SR. GETULIO VARGAS

### Declarações do presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara

Washington, 10 (A. P.) — O discurso pronunciado hoje no Rio de Janeiro pelo presidente Getúlio Vargas foi bem recebido nesta cidade, e os círculos governamentais consideraram um meio oportuno e energético para a manifestação de sua resolução de desempenhar um papel importante nos planos de defesa do hemisfério. O sr. Bloom, presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Representantes, declarou o seguinte: "Devo congratular-me com o presidente Vargas pelo compromisso assumido pelo Brasil de seguir a política de unidade com os Estados Unidos."

O senador Hill, democrata do Arkansas, disse: "O presidente Vargas fez uma excelente declaração que representa um fruto da semente da boa vizinhança lançada pelo presidente Roosevelt e pelo secretário de Estado Cordell Hull."

O senador Overton, democrata de Louisiana, assim comentou o discurso: "O presidente Getúlio Vargas fez uma bela declaração, que será aplaudida por todos os americanos em prol da política de boa vizinhança, e está alcançando reais resultados."

## NA VIAGEM PARA O CHILE

### Como será recebido, em Porto Alegre, o ministro Oswaldo Aranha

Porto Alegre, 10 ("Correio da Manhã") — A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito. A passagem do ministro Oswaldo Aranha, que se dirige ao Chile, será recebida em Porto Alegre com uma grande demonstração de simpatia e respeito.

## O ENCERRAMENTO DO VIII CONGRESSO EUCARISTICO DO CHILE

### Apelo do Legado Pontifício para que as leis do Chile não imponham as crianças de aprender a verdade da Religião Católica

Santiago do Chile, 10 (H. T.) — O VIII Congresso Eucarístico do Chile foi encerrado ontem à noite, com uma gigantesca reunião de fé, procedente de todas as partes do mundo. Esta reunião, que teve lugar no Parque Cousiño, foi seguida de uma procissão e das cerimônias finais ante o monumental altar levantado na Praça Bulnes. Calcula-se que os participantes no Congresso Eucarístico do Chile foram mais de 200 mil pessoas. Enquanto, por ocasião das outras cerimônias do Congresso, o número de assistentes variou entre 100 mil e 200 mil pessoas.

O ex-ile do Congresso alcançou proporções impressionantes. Foi o primeiro congresso não internacional assistido por um delegado papal. Da procissão realizada ontem à tarde, às 8 horas, participou uma numerosa delegação espanhola chefiada pelo marquês de Luca de Tena. Comentou esta delegação, contava com 150 membros, a seguinte declaração: "A fé é a base da humanidade, e todas as tentativas empreendidas pelo povo chileno para fazer de seu país uma terra de fé e de justiça, são um povo se levanta contra as falsas notícias e a imoralidade do mundo para ficar fiel à vida que lhe foi dada e a sua fé."

Pleno XII declarou que o Congresso Eucarístico do Chile é um acontecimento que os católicos elevam as suas almas e ganham força espiritual para fazer frente aos obstáculos da vida atual. "Vos meus amados filhos, seguiu o Santo Padre, deveis sempre praticar a vossa religião no seio da família, no escritório, nas escolas, em todas as circunstâncias. O Papa pediu a todos os católicos chilenos que "continuem a viver numa fé sempre crescente no seio de uma vida cristã, para que possam ser instrumentos de paz e de justiça no mundo."

Assim invocando os santos — acrescentou Sua Santidade — é que conservareis a vossa fé, as vossas qualidades e a vossa devoção. O Santo Padre declarou a seguir que, por ocasião do Congresso Eucarístico de Santiago, fez votos para que os católicos chilenos, seja assegurado ao povo chileno, seja a todo o continente sul-americano e para que esse povo possa estender a todos os homens a mensagem da paz e da justiça.

O Santo Padre concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."

O Substituto Pontifício concluiu sua allocução com as seguintes palavras: "Dirijo todos os meus sentimentos paternais para os meus irmãos chilenos, para a nação bem-amada do Chile, para os que me enviaram a minha benção apostólica."